

A Expansão Marítima no processo de construção do Estado Moderno

**João Francisco da Silva Diogo
(Aluno nº 47353)**

**Dissertação de Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais
(Ciência Política)**

**Sob a orientação do Professor Doutor Rui Branco
(Professor Auxiliar, Departamento de Estudos Políticos)**

Outubro de 2017

Índice

Introdução	1
Capítulo I: Conceito, teorias e linhagens do Estado Moderno	10
1. Estado Moderno e Expansão Marítima: (mais do que) uma coincidência cronológica?	10
2. O Estado Moderno: conceito e desenvolvimento	15
2.1. Conceito de Estado Moderno	17
2.2. O desenvolvimento histórico e institucional do Estado Moderno.....	25
3. Expansão Marítima e o processo de construção do Estado Moderno	35
Capítulo II: A Expansão Marítima enquanto fator de construção do Estado Moderno .	40
1. Expansão Marítima como uma via de projeção imperial	40
2. Impérios Coloniais: desafios e oportunidades de expansão territorial transcontinental	46
3. Impérios Mercantis: o papel dos Estados no comércio transcontinental e transoceânico	55
4. Império Marítimos: competição geopolítica transoceânica e transcontinental ...	63
5. Variações de resultado entre as experiências de Expansão Marítima	67
Capítulo III: O Império Ultramarino Português	71
1. Do pioneirismo expansionista às dificuldades infraestruturais	71
2. Origens do Império	72
3. Estruturas do Império	77
3.1. A primeira fase imperial: a costa africana e o Império Asiático do Estado da Índia.....	78
3.2. A segunda fase imperial: declínio no oriental e transição atlântica	84
4. Declínio imperial e dificuldades infraestruturais.....	87
Capítulo IV: O Império Ultramarino Britânico	92
1. O caminho para uma hegemonia global	92
2. Origens do Império	93
3. Estruturas do Império	97
3.1. O Continente Americano: América do Norte e Caraíbas	98
3.2. O Continente Asiático	104
4. O Estado Imperial	107
Conclusão	115
Bibliografia.....	121

Introdução

Qual o impacto do processo de Expansão Marítima no desenvolvimento dos Estados Modernos na Europa Ocidental durante os primeiros séculos da Idade Moderna? Esta é a questão que orienta as várias linhas de análise da investigação que dá corpo à presente dissertação. As raízes desta pergunta e das linhas de análise que suscita encontram-se no panorama atual da literatura histórica, sociológica e política sobre o desenvolvimento do Estado Moderno na Europa Ocidental, bem como da literatura dedicada ao estudo dos Colonialismo e do Imperialismo Ultramarino europeu.

De facto, o estudo da importância do Estado na ordenação das sociedades modernas e para a compreensão dos fenómenos políticos tem vindo a regressar ao centro das preocupações académicas nas últimas décadas. Depois de ter sido um conceito central nas obras de grandes autores da transição do século XIX para o século XX, como MAX WEBER e OTTO HINTZE, o Estado Moderno, enquanto unidade base de análise política e ator político autónomo, foi sendo relegado para segundo plano durante grande parte do século XX, durante o qual as disciplinas científicas de Ciência Política e Relações Internacionais começavam a dar passos sérios de consolidação enquanto disciplinas científicas autónomas, sob a influência de correntes de pensamento pluralistas e behavioristas que preferiam atentar no comportamento de outros atores políticos e na interação entre esses atores, relegando o Estado para um plano de análise secundário, essencialmente adjetivo, de delimitação do âmbito da arena política e dos tipos e formas de processos que estão à disposição dos atores políticos, cujas interações formariam os elementos substantivos da análise política. Contudo, nas últimas décadas do século XX, vários autores têm procurado trazer para o Estado de volta ao centro da análise sociológico e política, como um ator político autónomo.

Esta autonomização do papel do Estado deve-se a autores como EVANS, RUESCHEMEYER e SKOCPOL, cujos estudos e, particularmente, a obra coletiva por estes editada, contribuíram de forma significativa para descrever e enquadrar teoricamente o papel e o poder autónomo do Estado nos processos políticos. Outros autores, como TILLY, ERTMAN, entre outros, foram responsáveis também por uma continuação das linhas de investigação iniciadas por WEBER e, especialmente, por HINTZE, procurando estabelecer as origens dos Estados Modernos na Europa Ocidental e por todo o mundo, isolando, descrevendo e conceptualizando as diversas variáveis e dinâmicas históricas responsáveis

pelo desenvolvimento desta nova forma de organização política nascida do colapso dos sistemas político, económico e social do período medieval, desde a crise do feudalismo do século XIV até à atualidade.

Por outro lado, também o estudo e análise dos fenómenos do Colonialismo e dos Império Ultramarinos tem voltado ao centro da análise histórica, sociológica e política ao longo das últimas décadas. RAMADA CURTO abria um ensaio recentemente publicado com um parágrafo escrito dez anos antes que continha interrogações que manifestam claramente essa ausência: “Por que razão o estudo do colonialismo e do imperialismo, a começar pela definição destes mesmos conceitos, não tem ocupado um lugar central no interior do pensamento social e político ocidental? Como explicar, até muito recentemente, a quase ausência dos temas coloniais e imperiais dos manuais que estabeleceram durante décadas o cânone das ciências sociais e políticas, no seu conjunto, e da sociologia, em particular?”¹. No seguimento do ensaio, o autor nota uma mudança importante no cenário da literatura contemporânea, fazendo corresponder o renovado interesse da literatura das ciências sociais sobre os temas do colonialismo e imperialismo com o interesse crescente e paralelo nas questões decorrentes dos fenómenos de Globalização contemporânea, na medida em que grande parte dos fundamentos destes fenómenos contemporâneos foram lançados com a Expansão Marítima europeia, não só através de mecanismos de dominação política, mas pela disseminação de ideias, instituições e dinâmicas políticas, sociais e económicas características da Modernidade Europeia, num processo que HEADLEY apelida de “europeização do Mundo”².

A investigação que dá corpo à presente dissertação nasce assim num contexto de renovado interesse quer pelo estudo do Estado Moderno, o seu conceito, teorias e linhagens, quer pelo estudo do colonialismo e do imperialismo que marcaram a expansão transcontinental e transoceânica dos povos europeus, no início da Idade Moderna. O objetivo central desta dissertação, como se denota pela pergunta que orienta a investigação que lhe subjaz, é o de identificar e sistematizar os principais pontos de relacionamento entre o desenvolvimento do Estado Moderno e os processos de expansão colonial e imperial europeia que, para efeitos da presente dissertação, são globalmente referidos como Expansão Marítima. Metodologicamente, o desenvolvimento do Estado

¹ Diogo Ramada Curto, «Por uma sociologia dos impérios», em *Estudos sobre a Globalização*, ed. Diogo Ramada Curto, 1ª (Lisboa: Edições 70, 2016), 201.

² John M. Headley, *The Europeanization of the World - On the origins of human rights and democracy*, 1ª (Princeton: Princeton University Press, 2008).

Moderno assume o papel de variável dependente, pelo que o processo de Expansão Marítima assume o papel de variável independente explicativa. Esta configuração delimita o objeto desta dissertação ao colocar o enfoque da análise nas repercussões políticas do processo de Expansão Marítima sobre o desenvolvimento do processo político de transição das estruturas políticas feudais para as estruturas políticas modernas nos Estados da Europa Ocidental que empreenderam esses projetos. Ficam assim excluídas do objeto desta dissertação as questões relacionadas com o desenvolvimento de estruturas políticas coloniais nos locais onde as potências imperiais europeias se expandiram e que estiveram na base da construção dos futuros Estados pós-coloniais. Contudo, a relação entre os Estados centrais, isto é, as metrópoles imperiais, e as estruturas políticas coloniais são de grande importância para o objeto desta dissertação, na medida em que a dependência política das estruturas coloniais em relação à metrópole exigia da parte desta o desenvolvimento de instrumentos de controlo político transoceânico e transcontinental.

O seu enfoque central desta dissertação é o desenvolvimento e construção dos Estados Modernos na Europa Ocidental. Assim sendo, o ponto de partida desta investigação enquadra-se no vasto lastro de literatura académica que tem vindo a ser desenvolvido ao longo das últimas décadas sobre o surgimento deste novo sistema político de Estados territoriais e soberanos, quer do ponto de vista interno, de consolidação e centralização do poder político numa entidade única, sede do poder soberano, e distinta das antigas estruturas de poder feudal, quer do ponto de vista externo, como desenvolvimento do sistema internacional de Estados soberanos, juridicamente iguais e sem sujeição a entidades temporais ou espirituais de cariz universalista, sendo certo que ambos os processos se influenciaram reciprocamente de forma bastante intensa. O Capítulo I irá assim analisar as várias perspetivas e argumentos sobre o conceito, teorias e linhagens do Estado Moderno na Europa Ocidental. O principal objetivo deste capítulo é salientar uma lacuna neste vasto e complexo conjunto de literatura e investigações sobre este tema: para além de breves referências quase acidentais, como a de HELD³ que se analisará com mais detalhe, ou como a de YUN-CASALILLA, que expressamente reconhecem a sua importância, sem, contudo, avançar com detalhes teóricos sobre a

³ David Held, «The Development of the Modern State», em *Formations of Modernity*, ed. Stuart Hall e Bram Gieben, 1ª (Cambridge: Polity Press, 1992), 99.

mesma⁴, o impacto da Expansão Marítima sobre o processo de desenvolvimento e construção dos Estados Modernos não é alvo de análise direta e sistematizada.

Apesar de o fenómeno da Expansão Marítima requerer alguns esquemas teóricos específicos que ajudem a compreender as suas repercussões políticas, é possível compreender a importância que este fenómeno assumiu para o processo de desenvolvimento do Estado Moderno utilizando alguns dos conceitos e instrumentos teóricos já desenvolvidos pela literatura académica neste domínio. Nomeadamente, o início do processo de Expansão Marítima teve como base uma revolução tecnológica, semelhante à revolução tecnológica que deu origem à revolução militar deste período, centrada na navegação oceânica, que permitiu abrir a grande fronteira do Atlântico à circulação pelos povos da Europa Ocidental, e, tendo os oceanos, em virtude desta abertura, sido transformado em arenas de competição geopolítica, nos novos meios de combate e logística naval. Esta revolução tecnológica e os novos meios de navegação e disputa geopolítica nos oceanos exigiram dos Estados que ativamente participaram nestes empreendimentos o desenvolvimento de mecanismos administrativos especializados, colocando pressão nos aparelhos burocráticos dos Estados que se começavam a formar neste período, bem como nas suas capacidades de recolha de recursos fiscais, servindo como um mecanismo impulsor do desenvolvimento de ambas, tal como a revolução militar o foi, na linha de um clássico argumento proveniente já das investigações de HINTZE sobre o desenvolvimento do Estado prussiano⁵.

O Capítulo II procurará oferecer algumas linhas de análise que colmatem a lacuna identificada no capítulo precedente, procurando esboçar um quadro teórico que permita enquadrar o fenómeno da Expansão Marítima europeia nos cânones teóricos sobre o desenvolvimento do Estado Moderno. Particularmente, a análise centrar-se-á na ponderação das oportunidades e desafios apresentados pela Expansão Marítima aos Estados da Europa Ocidental do ponto de vista da construção imperial. De facto, ao projetarem as suas ambições no Atlântico, Índico e, eventualmente, Pacífico, e nos continentes africano, americano e asiático, os povos europeus que se dedicaram ao processo de Expansão Marítima rapidamente iniciaram processos de integração política

⁴ Bartolomé Yun-Casallila, «Introduction: the rise of the fiscal state in Eurasia from a global, comparative and transnational perspective», em *The Rise of Fiscal States - A Global History, 1500-1914*, ed. Bartolomé Yun-Casallila, Patrick K. O'Brien, e Francisco Comín Comín, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 2012), 3–13.

⁵ Otto Hintze, «Military Organization and the Organization of the State», em *The Historical Essays of Otto Hintze*, ed. Felix Gilbert, 1ª (Oxford: Oxford University Press, 1975), 178–215.

e económica desses territórios através de estruturas de tipo imperial, governadas a partir do centro, isto é, das metrópoles e das estruturas estaduais que se começavam a desenvolver durante o período inicial de Expansão. Demonstrações da natureza imperial destes empreendimentos ultramarinos podem ser encontradas nas pretensões territoriais em relação aos novos espaços descobertos assumidas imediatamente pelas várias potências em contenda – os Tratados de Alcáçovas-Toledo (1479) e de Tordesilhas (1494) são exemplos precoces dessas disputas imperiais pelos novos territórios descobertos – e pelos esforços empreendidos pelos mesmos Estados de organizar, de forma direta ou indireta, as atividades económicas dentro do espaço imperial, quer através da criação de monopólios régios, da organização de frotas regulares, da atribuição de consideráveis poderes soberanos a companhias comerciais, de atos legislativos de regulação do tráfego comercial, como os *Navigation Acts* ingleses, com o objetivo de potenciar os ganhos para os Estados, nomeadamente através de receitas fiscais, mas não exclusivamente, extraídas dessas atividades económicas. Procurará assim determinar-se o impacto destes empreendimentos imperiais ultramarinos no desenvolvimento das estruturas do Estado Moderno, nas suas dimensões políticas, quer intra-imperiais, quer inter-imperiais, e económica.

A fechar o Capítulo II entrar-se-á num outro aspeto central da presente investigação quanto à resposta à questão que a orienta. Se, por um lado, é possível estabelecer um enquadramento teórico capaz de identificar as formas através das quais o processo de Expansão Marítima influenciou o processo de construção dos Estados Modernos, também será possível detetar uma métrica capaz de explicar variações nos graus de sucessos dos vários Impérios Ultramarinos em potenciar o desenvolvimento de estruturas estaduais sólidas nas metrópoles. A hipótese que se procurará testar, enunciada no final deste capítulo e, em especial, elaborada nos estudos de casos que compõem os dois capítulos seguintes, será a de que os Impérios Ultramarinos foram capazes de potenciar o desenvolvimento de estruturas estaduais sólidas e modernas nos Estados metropolitanos na medida em que esses impérios tenham sido estruturados de forma a garantirem aos monarcas que encabeçavam esses Estados o acesso aos recursos necessários para aumentarem o seu “poder infraestrutural” sobre o território dos seus Estados, isto é, e remetendo com maior detalhe para o argumento enunciado no Capítulo II e desenvolvido nos capítulos seguintes, a sua capacidade de fazer penetrar a sua autoridade por todo o tecido da sociedade civil, eliminando as resistências dos vários

nódulos de poder político local característicos da ordem política medieval, num processo simultâneo de centralização do poder político no Estado e de integração das periferias do território metropolitano sob o controlo direto do Estado soberano. A principal métrica de que se fará uso para analisar as dinâmicas de expansão do “poder infraestrutural” dos Estados metropolitanos será a natureza do seu sistema fiscal e de que formas o processo de Expansão Marítima e a estruturas peculiares dos Impérios Ultramarinos que serão aqui analisados contribuíram para desenvolver uma estrutura fiscal capaz de influenciar o desenvolvimento daquele “poder infraestrutural”.

Importa agora detalhar as opções tomadas no âmbito desta dissertação sobre os casos de estudo selecionados para ilustrar o impacto que os processos de Expansão Marítima e de construção de Império Ultramarinos tiveram no desenvolvimento das estruturas políticas modernas nos respetivos Estados metropolitanos. A opção tomada no âmbito da presente investigação opera uma delimitação do seu objeto de estudo não só de um ponto de vista espacial, mas também de um ponto de vista temporal. Os Capítulos III e IV irão proceder à análise dos Impérios Ultramarinos Português e Britânico, respetivamente, no período que compreende os primeiros séculos da Idade Moderna, desde o primeiro ato que pode ser incluído no conceito de Expansão Marítima utilizado nesta dissertação – a conquista da praça de Ceuta em 1415 por D. João I de Portugal – até à primeira metade do século XIX e o rescaldo do longo período de guerra europeia à escala continental, as Guerras Revolucionárias e Napoleónicas, e o estabelecimento de uma nova ordem internacional com o Congresso de Viena.

Olhando para o extremo final do período temporal considerado, a comparabilidade entre os dois casos de estudo parece ser, no mínimo, espinhosa. De facto, durante a primeira metade, o Reino Unido acabava de sair vitorioso do conflito existencial que tinha travado com a França Revolucionária e Napoleónica e, através do Congresso de Viena, conseguiu assegurar um equilíbrio de poderes no continente favorável às suas prioridades políticas, impedindo a formação de uma entidade política no continente suficientemente poderosa para contestar a sua supremacia naval, ao mesmo tempo que, através dessa mesma supremacia naval e do seu Império Ultramarino, se afirmou como a potência hegemónica global, completando um caminho que já vinha trilhando desde o início do século anterior, combinando uma estratégia de expansão imperial ultramarina e de intervenção seletiva nos conflitos no continente europeu com o objetivo de contrabalançar qualquer tentativa de estabelecimento de uma verdadeira hegemonia continental.

Por outro lado, o Reino de Portugal no início do século XIX encontrava-se numa situação bastante difícil. Três invasões do seu território por tropas da França Napoleónica, durante a primeira década do século, deixaram o país em grandes dificuldades quer económicas, em virtude das grandes despesas com a defesa do Reino e da devastação causada pelos exércitos beligerantes, quer políticas, tendo o rei D. João VI sido aconselhado a mudar a sua corte para o Rio de Janeiro, deixando atrás de si um governo provisório liderado pelos aliados britânicos, que haviam também assumido a liderança do esforço militar na Península contra as forças napoleónicas. Estas dificuldades económicas e políticas levaram a, em 1820, uma Revolução Liberal que derrubou o regime monárquico absolutista e instaurou um regime monárquico constitucional, vertido na primeira Constituição escrita de Portugal em 1822. O ano de 1822 ficou também marcado pela perda da mais importante colónia do Império Ultramarino português, o Vice-Reino do Brasil, cuja independência Mouzinho da Silveira comentou ter tido um impacto mais significativo do que a sua descoberta. O que se seguiu foi um longo período de instabilidade e violência política, entre uma guerra civil, várias revoltas e golpes de Estado, que apenas estabilizou definitivamente em 1851 com a eleição do primeiro governo da Regeneração. A perda do Brasil e a instabilidade política acabaram também por selar o longo declínio do Império Ultramarino português que acabou por tornar-se um império secundário no plano global, integrado e dependente, económica e politicamente dos circuitos imperiais criados pelo Império Ultramarino Britânico.

Se estes dois Impérios Ultramarinos parecem ser dificilmente comparáveis no final do período considerado, a sua comparabilidade é muito melhor compreendido com uma análise de ambos os países nas vésperas do início da sua Expansão Marítima, ainda que esse início tenha acontecido com cerca de um século e meio de diferença em termos cronológicos. O principal e mais importante ponto de comparabilidade entre os dois casos de estudos é a precocidade de ambos os casos no processo de desenvolvimento do Estado Moderno. De facto, tanto Portugal como Inglaterra, demonstram um conjunto de características modernas precoces no que diz respeito às suas estruturas políticas. No caso de Portugal, MAGALHÃES GODINHO ilustrou esse ponto de uma forma bastante esclarecedora, ao analisar as atitudes dos vários atores políticos em relação ao poder da Coroa durante a Idade Média, constatando que o Monarca já durante este período não era visto como um *primus inter pares*, típico dos sistemas feudais, mas como um poder efetivamente superior que “reinava” sobre todo o Reino, enquanto os vários senhores

feudais apenas exerciam um “domínio” dependente do monarca⁶, levando vários autores até a comentar que o feudalismo que existiu no resto do continente europeu simplesmente nunca existiu em Portugal. Na linha desta centralização política precoce da Coroa, o mesmo autor nota a implementação precoce de um imposto com características bastante modernas, a sisa, que começou a ser tributado durante o século XIV, e que se generalizou com a ascensão da Dinastia de Avis em 1385, imposto sobre transações, aplicado de forma tendencialmente universal e sem distinções de privilégio social, características dos impostos medievais, pressupondo o embrião de uma cidadania fiscal *avant la letre*⁷.

No caso britânico, a ascensão da Dinastia Tudor, no final da Guerra das Rosas, marcou o início de um período de centralização acentuada do poder na Coroa, especialmente durante o reinado de Henrique VIII e de um dos seus principais ministros, Sir Thomas Cromwell, depois de um longo período de conflitos e pressões políticas e militares, desde a Guerra dos Cem Anos até aos complexos conflitos dinásticos da Guerra das Rosas. A sedimentação da Dinastia Tudor foi assim acompanhada por um período de grande reestruturação política do Reino inglês e de centralização do poder da Coroa, começando imediatamente com o reinado do seu primeiro monarca, Henrique VII, com importantes reestruturações do sistema fiscal e de desenvolvimento de um aparelho burocrático régio. Henrique VIII dará um outro passo importantíssimo de centralização do poder do Estado, ao quebrar a ligação com a Igreja em Roma, fundando a Igreja Anglicana, transformada em Igreja de Estado, e confiscando todos os bens da Igreja Católica no Reino inglês. Um importante elemento da precocidade das estruturas modernas do Estado inglês prende-se com o seu constitucionalismo precoce, especialmente pelo papel desempenhado pelo Parlamento, instituição através da qual os vários estratos da sociedade inglesa, desde a nobreza latifundiária até à burguesia urbana, davam voz às suas pretensões e processavam as suas disputas políticas, no mesmo passo em que iam sendo integradas nas estruturas do Estado Moderno que se desenvolvia durante estes séculos, bem como as várias estruturas de poder local que estavam ligadas ao Parlamento através da eleição de representantes das suas *constituencies*.

Para além deste desenvolvimento precoce das estruturas do que viriam a ser os Estados Modernos nestes dois países, importa destacar outros pontos de comparabilidade

⁶ Vitorino Magalhães Godinho, «Finanças Públicas e estrutura do Estado», em *Ensaio II*, 1ª (Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1968), 25–43.

⁷ *Ibid.*, 44–45.

entre os dois casos: ambos os reinos foram sujeitos a pressões geopolíticas intensas desde o final da Idade Média – antes de 1450, utilizando a data crítica identificada por ERTMAN como influenciadora de diferentes *outcomes* no desenvolvimento dos Estados Modernos na Europa⁸ –, no caso português, o processo de Reconquista e a crise dinástica com Castela que levou à implementação da Dinastia de Avis, no caso inglês, a Guerra dos Cem Anos e a Guerra das Rosas que levou à implementação da Dinastia Tudor; nesta sequência, o processo de Expansão Marítima deu os seus primeiros passos no contexto da implementação de uma nova dinastia reinante, em busca da sua própria legitimidade.

Deste ponto inicial de comparabilidade, o argumento que se pretende formular nesta dissertação terá como principal objetivo dar uma resposta à divergência no caminho histórico tomado por ambos os casos de estudo e justificar as grandes diferenças que se verificam entre os dois Estados no ponto final do limite temporal considerado nesta investigação. Assim sendo, são duas as hipóteses que se procuraram verificar nesta dissertação: em primeiro lugar, procurará verificar-se se a Expansão Marítima, genericamente considerada, é um fator relevante e impactante no processo de construção dos Estados Modernos na Europa Ocidental; em segundo lugar, procurará verificar-se se a estrutura dos Impérios Ultramarinos é responsável pelas diferenças de resultado no processo de construção do Estado Moderno em Portugal e em Inglaterra/Reino Unido.

⁸ Thomas Ertman, *Birth of the Leviathan*, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 1997), 156 e ss.

Capítulo I

Conceito, teorias e linhagens do Estado Moderno

1. Estado Moderno e Expansão Marítima: (mais do que) uma coincidência cronológica?

Qualquer investigação no âmbito das ciências sociais cujo objeto de estudo sejam processos históricos depara-se com a tarefa monumental de tentar dar sentido àquilo que, a uma primeira vista, é um oceano caótico de dados, factos, eventos e datas. As conexões de causalidade histórica são, pela própria natureza das sociedades em que se desenvolvem, ligações complexas, passíveis de ser examinadas sob várias perspetivas, sem que, muitas vezes, essas perspetivas se anulem, mas antes se complementem mutuamente e enriqueçam, complexificando, o entendimento de qualquer fenómeno histórico. Sem intenção de abusar indevidamente de um conhecido brocado, de uma certa perspetiva todas as ciências sociais, incluindo a Ciência Política, são, na sua base, ciências históricas, na medida em que o seu objeto de estudo serão sempre interações sociais, no caso particular desta investigação, interações políticas, que necessariamente ocorreram em momentos cronologicamente anteriores ao da investigação. A anterioridade histórica pode ser, em alguns casos, relativamente curta, alguns anos ou meses, mas, no caso do estudo do conceito e desenvolvimento do Estado Moderno no contexto da Europa Ocidental, a perspetiva histórica é ainda mais longa, abrangendo os vários séculos que antecedem estes contemporâneos dias. Uma perspetiva histórica sobre este grande processo social e político que caracteriza os últimos séculos da história da Europa Ocidental permite enriquecer a sua análise através da identificação de outros grandes processos históricos que possam ter influenciado ou sido influenciados por aqueloutro. O Estado Moderno não surgiu, qual Minerva extraída, adulta, da cabeça de Júpiter, completa e instantaneamente formado de um momento para o outro, como alguma antiquada literatura pretende fazer crer, apontando a milagrosa data da Paz de Vestefália (1648) como a sua data de nascimento e maturidade. Antes, este conceito foi sendo desenvolvido ao longo de séculos, dependente de uma miríade de contingências históricas que importa identificar e analisar, de modo a descortinar os seus impactos no ADN específico daquele conceito.

Sendo o objeto desta investigação as relações entre dois grandes processos sociais históricos, o desenvolvimento do Estado Moderno e a Expansão Marítima europeia, a procura de padrões estruturais nas relações destes processos não poderia deixar de começar por notar uma coincidência cronológica quanto ao início de ambos estes processos. De facto, reservando melhores definições e concretizações para as secções seguintes deste capítulo, ambos os processos históricos que forma a base do objeto de estudo desta investigação começaram a dar os seus primeiros passos decisivos no período correspondente à segunda metade do século XV o século XVI, comumente identificados como o início da Idade Moderna. Contudo, o principal argumento que se pretende formular nesta investigação é o de que não se trata de uma mera coincidência, uma vez que ambos estes processos estão profundamente implicados, reforçando-se mutuamente.

Tradicionalmente, o início da Idade Moderna é marcado na data de 1453, correspondendo com a tomada de Constantinopla pelas forças Turcas Otomanas do Sultão Mehmed II e o consequente colapso do Império Bizantino, sucessor do Império Romano do Oriente, último bastião daquele antigo Império. Mas, mais do que uma poética simetria histórica com o início da Idade Média, marcado tradicionalmente com a deposição do Imperador Rómulo Augústulo pelo Rei godo Odoacro, no ano 476, e a consequente queda do Império Romano do Ocidente, este período dos séculos XV e XVI marca o início de um conjunto de fenómenos que, apesar de já ser possível encontrar antecedentes de alguns destes nos últimos séculos da Idade Média, viriam a transformar radicalmente a sociedade europeia medieval e que, conjuntamente, se podem designar como fenómenos de Modernização destas sociedades, primeiro na Europa e, graças em parte aos processos de Expansão Marítima, por todo o Globo⁹ ao longo dos vários séculos que compõem a Idade Moderna até ao final da grande “guerra epocal” do século XX, concluída com a queda do Muro de Berlim e o final da Guerra Fria¹⁰.

Naturalmente que um período tão abrangente em termos históricos terá compreendido inúmeras fases, marcadas por dinâmicas distintas. O motor inicial desta mudança estrutural nas sociedades europeias foi, sem dúvida, o movimento Renascentista, que lançou as bases filosóficas que iram alimentar os vários motores do processo de modernização das sociedades europeias. De facto, é a emergência deste

⁹ Headley, *The Europeanization of the World - On the origins of human rights and democracy*, 9–62.

¹⁰ Philip Bobbitt, *The Shield of Achilles: War, Peace, and the Course of History*, 1ª (New York: Anchor Books, 2003), 21 e ss.

movimento cultural, político, social, económico e, principalmente, filosófico que permite marcar com clareza o início desta mudança estrutural das sociedades europeias. Vários autores, dos quais se destaca aqui WALLERSTEIN¹¹, traçaram com bastante clareza as dinâmicas de crise do sistema feudal. Mudanças estruturais na demografia do continente europeu, com a expansão das áreas urbanas, o crescimento demográfico e quebras significativas na produtividade agrícola no quadro de uma agricultura de subsistência dominada pela propriedade feudal, começaram a colocar grandes pressões no sistema feudal, enquanto sistema económico e político. Contudo, ao contrário do que propõe alguma literatura mais antiquada, o desenvolvimento da Modernidade nas sociedades europeias não deve ser analisado como um processo eminentemente de rutura social abrupta, mas antes acentuando as grandes linhas de continuidade na transição das sociedades feudais para as sociedades modernas. As complexidades da causalidade histórica deste período impedem uma atitude maniqueísta e redutora que postule a quebra completa do feudalismo e o início da Modernidade perfeitamente formada: não só os traços essenciais das sociedades modernas levariam séculos a formar-se plenamente, como elementos importantes da sociedade feudal subsistiram por alguns séculos após este período. Dinâmicas essencialmente negativas, de deslaçamento das estruturas sociais anteriores, e dinâmicas essencialmente positivas, de construção das novas estruturas sociais, conviveram durante vários séculos nas sociedades europeias, em diferentes medidas até ao eventual domínio das estruturas modernas.

Ainda assim, importa então identificar os principais processos que marcam a transição da sociedade medieval e feudal para as sociedades modernas na Europa. Acolhe-se aqui o entendimento de EISENSTADT de que a Modernidade assumiu múltiplas formas, nos vários locais em que este processo se desenvolveu¹², pelo que se limitarão as considerações sobre este conceito às formas e dinâmicas que o caracterizaram no continente europeu, especialmente na Europa Ocidental, a partir do início da Idade Moderna. O conceito de Modernidade e, mais recentemente, uma eventual transição para a pós-Modernidade, continua a ser um dos pontos estruturais e mais debatidos no âmbito das ciências sociais, principalmente desde o advento da sociologia moderna com autores

¹¹ Immanuel Wallerstein, *Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy*, 1ª, The Modern World-System I (New York: Academic Press, 1974).

¹² S. N. Eisenstadt, *Múltiplas modernidades: ensaios*, trad. Susana Serras Pereira, 1ª (Lisboa: Livros Horizonte, 2007).

como WEBER¹³ e DURKHEIM¹⁴, cujos contributos ainda hoje enquadram a discussão sobre as sociedades modernas. Tradicionalmente, esta discussão tem sido focada nas sociedades industrializadas do século XIX em diante (vejam-se os contributos de WEBER e DURKHEIM sobre conceitos como o “desencantamento do mundo” e a “anomia social”, respetivamente). Contudo, na linha do que HALL destaca na introdução de “*Formations of Modernity*”, o processo de modernização das sociedades ocidentais encontra as suas raízes precisamente no período que tem vindo a ser considerado na transição dos séculos XV e XVI¹⁵. No mesmo texto, HALL aponta ainda que o processo de transição para as sociedades modernas foi composto por “*not one, but a series of major historical transitions*”¹⁶. A linha de entendimento deste autor e dos demais que compõem aquela obra coletiva é a de que é empiricamente problemático colapsar a transição para a Modernidade num único mega-processo histórico, sendo possível identificar conceptualmente quatro processos de transição para a Modernidade distintos e em que esta transição é largamente explicada pelas interações entre: um processo de transição política, económica, social e cultural.

No que diz respeito ao processo de transição política, o sistema político feudal, caracterizado pelo predomínio de laços pessoais de vassalagem, uma concorrência entre a detenção de títulos nobiliárquicos de poder político e na propriedade dos meios de produção económica baseados na propriedade feudal, jurisdições sobrepostas e concorrentes, temporais e espirituais, encimadas por estruturas de poder com ambição universal – no plano espiritual, o Papado, e no plano temporal, o Sacro-Império Romano Germânico – deu lugar a estruturas de poder político e autoridade seculares, fundadas em conceitos de soberania e legitimidade, projetados sobre um território definido e institucionalmente centralizadas em torno da figura do Estado Moderno soberano e territorial¹⁷.

Quanto ao processo de modernização económica, a Idade Moderna correspondeu ao desenvolvimento do modo de produção capitalista, assente numa economia monetizada e comercial, baseada na produção de bens e consumo dos mesmos num

¹³ Max Weber, *Max Weber: Readings and Commentary on Modernity*, ed. Stephen Kalberg, 1ª (Oxford: Blackwell Publishing, 2005).

¹⁴ Émile Durkheim, *Durkheim on politics and the State*, ed. Anthony Giddens, trad. W. D. Halls, 1ª (Cambridge: Polity Press, 1986).

¹⁵ Stuart Hall, «Introduction», em *Formations of Modernity*, ed. Stuart Hall e Bram Gieben, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 1992), 1–16.

¹⁶ *Ibid.*, 1.

¹⁷ Held, «The Development of the Modern State».

mercado, garantido por proteção extensiva de direitos de propriedade e dinamizado pela acumulação e investimento de capital no longo prazo, que veio substituir antigo modo de produção feudal, baseado na propriedade senhorial das terras e numa agricultura de subsistência levada a cabo por rendeiros ou servos que passavam os excedentes de produção para os proprietários das terras, numa economia largamente submonetizada, em que as dinâmicas comerciais e de mercado, apesar de existirem durante o período, não formavam o núcleo da atividade económica como viram a formar na Idade Moderna¹⁸.

As transformações sociais da era moderna caracterizam-se essencialmente por mudanças na estratificação social que deixou de ser organizada nos termos da sociedade tradicional de ordens medieval, fortemente influenciada pela doutrina da Igreja Católica, com divisões sociais assentes em privilégios e deveres e com baixíssimos níveis de mobilidade social, para uma sociedade estratificada em classes, organizada em termos de distribuição de poder económico e, como tal, dinâmica em termos de mobilidade social, uma vez que libertada da estrutura rígida de privilégios legal e tradicionalmente consagrados e sacralizados pela doutrina da Igreja Católica. Para além disso, a Idade Moderna verificou uma alteração das dinâmicas de divisão de trabalho sexual de cariz marcadamente patriarcal¹⁹.

A processo de transformação cultural das sociedades medievais em sociedades modernas encontra as suas raízes diretas no movimento Renascentista, já referido, e continuará a desenvolver-se nos séculos que se seguem, especialmente através dos movimentos Iluminista do século XVIII e positivista do século XIX. Em comum, todos estes movimentos intelectuais manifestam uma cada vez mais acentuada rejeição de paradigmas de compreensão do mundo e da sociedade enraizados em mundividências de natureza religiosa e uma crescente secularização do pensamento racionalista. O movimento Renascentista, de cunho marcadamente antropocêntrico, através da redescoberta dos Clássicos Greco-Romanos e reaproveitando o adágio de Protágoras “o homem é a medida de todas as coisas”, abriu a porta a esta quebra com as formas de pensamento tradicionalistas e religiosas, que culminaram no desenvolvimento do método científico, cuja formulação mais conhecida pertence ao filósofo francês DESCARTES que, desenvolvidos pelos movimentos Iluminista e Positivista, virão a criar a cultura

¹⁸ Vivienne Brown, «The Emergence of the Economy», em *Formations of Modernity*, ed. Stuart Hall e Bram Gieben, 1ª (Cambridge: Polity Press, 1992), 127–76.

¹⁹ Harriet Bradley, «Changing Social Structures: Class and Gender», em *Formations of Modernity*, ed. Stuart Hall e Bram Gieben, 1ª (Cambridge: Polity Press, 1992), 177–228.

individualista, materialista e racionalista que marca as sociedades modernas. De facto, WEBER comenta que este pensamento racionalista, desenvolvido na Antiguidade Clássica e redescoberto com o Renascimento depois de um interlúdio medieval, é um dos traços distintivos da civilização ocidental, enfatizando os aspetos centrais do método científico, de verificação empírica e de validação do conhecimento desligados de concepções metafísicas ou paradigmas tradicionalistas e assente apenas numa confiança na mente humana como sendo capaz de conhecer e compreender a realidade natural e social em que existe²⁰. Numa feliz expressão, GIDDENS comenta que a cultura das sociedades modernas “*unlike any preceding culture lives in the future rather than the past*”²¹, enfatizando esta mudança de paradigma entre um entendimento de uma realidade social revelada e fixa para um paradigma de entendimento racionalista assente na ideia de que o ser humano é capaz de compreender e manipular (pelo menos em parte – e partes significativas) as realidades naturais e sociais em que se encontra, num caminho mais ou menos direcionado ao progresso social e tecnológico.

As próximas secções deste capítulo procurarão definir com maior clareza os processos históricos cujas relações compõem o objeto de estudo desta investigação. Como resulta claro da exposição anterior, um destes processos diz respeito diretamente a um dos grandes processos de modernização das sociedades ocidentais: o desenvolvimento do Estado Moderno. O processo de Expansão Marítima será caracterizado como um dos inúmeros processos políticos, económicos, sociais e culturais que interagiram em múltiplos sentidos com a transição das sociedades europeias e globais para o Mundo Moderno.

2. O Estado Moderno: conceito e desenvolvimento

As últimas décadas do século passado viram ressurgir no âmbito da literatura académica de Ciência Política e Sociologia História um renovado interesse pela figura do Estado, tendo vários autores como EVANS, RUESCHEMEYER e SKOCPOL proposto “trazer o Estado de volta” ao centro da análise política²², depois deste ter sido afastado durante o século XX por correntes de pensamento pluralistas e behavioristas. Por mais oportuno e

²⁰ Weber, *Max Weber: Readings and Commentary on Modernity*, 49 e ss.

²¹ Anthony Giddens e Christopher Pierson, *Making sense of Modernity - Conversations with Anthony Giddens*, 1ª (Cambridge: Polity Press, 1998), 94.

²² Peter B. Evans, Dietrich Rueschemeyer, e Theda Skocpol, eds., *Bringing the State Back In*, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 1985).

até necessário que este seja em termos científicos, este apelo trouxe consigo um antigo problema, igualmente renovado: o problema de dar uma definição teoricamente coerente e empiricamente verificável do conceito de Estado e, para os efeitos da maior parte da literatura que se debruçou sobre este tema e desta mesma investigação, o conceito específico de Estado Moderno.

A necessidade de um conceito teoricamente coerente e empiricamente verificável de Estado Moderno levanta duas potenciais vias de análise deste conceito: por um lado, uma análise essencialmente estática que procura traçar os contornos teóricos deste conceito e, por outro lado, uma análise essencialmente dinâmica – porque histórica – que procura traçar as linhas de desenvolvimento dos vários Estados Modernos, desde as experiências iniciais na Europa Ocidental²³, às experiências latino americanas²⁴ e asiáticas²⁵, por exemplo, procurando identificar as várias formas que estas entidades políticas foram assumindo e as variáveis responsáveis pelo seu desenvolvimento. Naturalmente que estas duas perspetivas de análise estão intimamente relacionadas: não só qualquer conceito teórico deverá sempre ser confrontado com a diversidade empírica que a miríade de experiências históricas na Idade Moderna oferece, como um sólido conceito teórico permite mais facilmente ordenar essa mesma diversidade empírica em busca dos fatores mais relevantes do desenvolvimento deste tipo de entidades políticas. Assim sendo, a estrutura desta secção orientar-se-á em torno destes dois grandes polos de análise do Estado Moderno, primeiro procurando surpreender-lhe os contornos teóricos e depois revendo as principais linhas argumentativas apresentadas para analisar o seu desenvolvimento histórico.

Como resulta implícito do que já vem sendo exposto, o conceito de Estado Moderno que aqui se pretende analisar diz respeito às formas políticas que se foram desenvolvendo na parte ocidental do continente europeu deste o início da Idade Moderna na transição do século XV para o século XVI. Implica este pressuposto uma rejeição de um outro pressuposto em que assentam algumas linhas da literatura académica sobre este conceito que tendem a encontrar apenas no Estado liberal constitucional²⁶. De facto, o

²³ Charles Tilly, *Coercion, Capital, and European States, AD 990-1990*, 1ª (Cambridge: Basil Blackwell, 1990).

²⁴ Miguel Angel Centeno, *Blood and debt: war and the nation-state in Latin America*, 1ª (Pensilvânia: Pennsylvania State University Press, 2002).

²⁵ Victoria Tin-bor Hui, *War and state formation in ancient China and early modern Europe*, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 2005).

²⁶ Christopher Pierson, *The Modern State*, 2ª (Londres: Routledge, 2004).

Estado constitucional e liberal parece representar de forma mais acabada os principais elementos definidores do Estado Moderno, que irão ser aprofundados na secção seguinte. Contudo, e retomando o ponto de anterior de que a transição para a Idade Moderna foi marcada pela convivência de dinâmicas de continuidade e transição, pelo que os traços fundamentais e essenciais do Estado Moderno estavam já em pleno desenvolvimento durante o período inicial da Idade Moderna, mas expressos de forma menos perfeita em virtude dos traços importantes de continuidade com as estruturas políticas medievais. A transição dos Estados Absolutistas para os Estados Constitucionais e Liberais corresponde à mesma linha evolutiva do Estado Moderno e, com o benefício de algum distanciamento histórico, correspondem a passos lógicos de desenvolvimento desses elementos fundamentais dos Estado Moderno.

2.1. Conceito de Estado Moderno

HAY e LISTER, na introdução da sua recente obra sobre teorias e abordagens a este conceito, iniciam a sua exposição afirmando que, apesar deste ser um dos conceitos mais centrais de qualquer análise política, o conceito de Estado é também um dos conceitos cuja definição concreta apresenta maiores dificuldades e que leva a problemas no enquadramento da sua discussão académica²⁷. Na mesma veia, PIERSON, na página de abertura da sua obra manualística sobre o Estado Moderno, relembra um episódio anedótico de um Juiz do Supremo Tribunal dos EUA que, quando incapaz de formular um conceito de pornografia, comentou “*I know it when I see it*”, concluindo PIERSON que o mesmo se passa com este elusivo conceito²⁸.

A necessidade de definir este conceito, no entanto, persiste e dois tipos de questões têm sido formuladas para tentar responder a esta questão. Uma primeira pergunta questiona como deve ser e qual deve ser o papel do Estado enquanto entidade política, questão eminentemente normativa que tem orientado grande parte das indagações de filosofia política, desde Platão até aos dias de hoje. Por outro lado, uma segunda pergunta orienta a investigação para como os Estados de facto são e o qual é o seu papel, atualmente e ao longo do seu período de desenvolvimento histórico, pergunta marcadamente mais empírica e que, por sua vez, tem orientado as investigações científicas, no âmbito da

²⁷ Michael Lister e Colin Hay, «Introduction: Theories of the State», em *The State: Theories and Issues*, ed. Michael Lister, Colin Hay, e David Marsh, 1ª (New York: Palgrave Macmillan, 2006).

²⁸ Pierson, *The Modern State*, 4.

Ciência Política e da Sociologia Histórica. É, portanto, esta última questão a que orientará este ponto da presente investigação.

Para estabelecer os contornos genéricos de um conceito empírico de Estado Moderno, WEBER continua a ser o autor cuja elaboração teórica sobre este conceito é mais influente na literatura académica e, mesmo as investigações mais contemporâneas, têm adotado, explícita ou implicitamente, uma abordagem neo-weberiana deste conceito. Na sua *magnum opus*, WEBER aproxima este conceito de forma extremamente analítica: “A compulsory political organization with continuous operations will be called a ‘state’ insofar as its administrative staff successfully upholds the claims to the monopoly of the legitimate use of physical force in the enforcement of its order. (...) [The modern state] possesses an administrative and legal order subject to change by legislation, to which the organized activities of the administrative staff, which are also controlled by regulations, are oriented. This system of orders claims binding authority, not only over members of the state, the citizens, most of whom have obtained membership by birth, but also to a very large extent over all action taking place in the area of its jurisdiction. It is thus a compulsory organization with a territorial basis. Furthermore, today, the use of force is regarded as legitimate only so far as it is either permitted by the state or prescribed by it. (...) The claim of the modern state to monopolize the use of force is as essential to it as its character of compulsory jurisdiction and continuous operation”²⁹.

Decantando esta definição clássica, é possível identificar alguns dos elementos fundamentais da configuração ideal de um Estado Moderno. Em termos tipológicos, WEBER localiza o Estado Moderno como um tipo específico de Estado, que por sua vez será um tipo específico de associação política. A par de WEBER, vários autores seus contemporâneos adotam perspetivas semelhantes à avançada por aquele autor sobre o Estado Moderno, tais como HINTZE³⁰. A primeira característica identificada por WEBER é o monopólio da violência legítima como garantia da sua ordem política e, tipicamente, jurídica. Não deixa de ser curioso de um dos mais proeminentes juristas do século XX, contemporâneo de WEBER, HANS Kelsen, identificasse a coercibilidade do Direito, garantida pelo Estado, como o elemento distintivo principal desta ordem em relação às

²⁹ Max Weber, *Economy and Society*, 1ª, vol. 1 (New York: Bedminster, 1978), 54–56.

³⁰ Otto Hintze, «The Formation of States and Constitutional Development: A Study in History and Politics», em *The Historical Essays of Otto Hintze*, ed. Felix Gilbert, 1ª (New York: Oxford University Press, 1975), 157–77.

restantes ordens normativas³¹. Este monopólio da violência legítima traduz a manifestação fáctica de um conceito mais lato de soberania. A soberania é assim o primeiro elemento da definição de Estado, ainda que, na concepção de WEBER, não lhe confira o adjetivo Moderno. Contudo, no início da Idade Moderna, os principais escritos políticos tinham como preocupação central este conceito. De BODIN³² a HOBBS³³, a soberania, definida contemporaneamente por HINSLEY como “*the idea that there is a final and absolute authority in the political community*” e que “*no final and absolute authority exists elsewhere*”³⁴, preocupava estes primeiros autores políticos modernos por contraposição com a organização política feudal em que este conceito, devido ao emaranhando e sobreposição de jurisdições de natureza secular e religiosa, não só não era possível de verificar empiricamente, como era antitético com a organização ideológica do sistema, em que os laços de vassalagem, reais ou nominais, e a subordinação de todos os suseranos à autoridade espiritual do Papado e temporal (nominalmente) do Sacro Imperador, impediam a formação de monopólio de violência legítima ou de pretensões de autoridade soberana final e absoluta. SKINNER identifica uma das principais consequências do estabelecimento deste tipo de poder soberano que já HOBBS, BODIN e MAQUIAVEL anteviam nas suas obras clássicas: a autonomização (e personificação) do Estado em relação aos detentores dos seus órgãos de soberania³⁵. HOBBS demonstra isso de forma claríssima: o Estado e o seu poder soberano são independentes da pessoa do seu soberano e este último age em representação do Estado. Daqui resulta uma clara autonomização do interesse público do Estado em relação aos interesses particulares dos seus súbditos ou cidadãos e mesmo do seu soberano, no caso das Monarquias Absolutas (ainda que, no caso destas, o Monarca fosse visto como a personificação do Estado e, de certa forma, desprovido de interesses particulares), marcando uma clara distinção, mais uma vez, com o sistema político feudal, em que não era possível distinguir interesses públicos e particulares na medida em que os reinos, ducados, condados e outras unidades políticas do feudalismo eram património dos nobres e dinastias que detinham esses títulos e dos quais tiraram proventos económicos.

³¹ Hans Kelsen, *Pure Theory of Law*, trad. Max Knight, 2ª (New Jersey: The Lawbook Exchange, 2005).

³² Jean Bodin, *Six Books of the Commonwealth*, 1ª (Oxford: Basil Blackwell, 1955).

³³ Thomas Hobbes, *Leviathan*, ed. J. C. A. Gaskin, 1ª (Oxford: Oxford University Press, 1996).

³⁴ F. H. Hinsley, *Sovereignty*, 2ª (Cambridge: Cambridge University Press, 1986), 26.

³⁵ Quentin Skinner, «A Genealogy of the Modern State», *Proceedings of the British Academy* 162 (2009): 325–70.

O segundo elemento essencial que se pode extrair da definição proposta por WEBER é o da territorialidade do Estado Moderno. Novamente, a contraposição com o sistema feudal permite apreender os contornos desta característica. Na Europa Medieval, as fronteiras entre diferentes entidades políticas eram bastante fluídas, dependentes de expansões e contrações nos patrimónios privados dos detentores do poder políticos e das vastas redes dinásticas e de vassalagem que cobriam todo o espaço feudal. O desenvolvimento desta característica está intimamente ligado com o desenvolvimento da noção de soberania. No final da Idade Média, várias Coroas europeias iniciaram processos de centralização política dos seus reinos, procurando meios de enfraquecer os laços da ordem feudal e construir uma autoridade final e soberana, apoiada no monopólio da violência legítima, centrada na Coroa. A transposição da noção de um poder soberano, uma autoridade política final e absoluta, para espaço político da Europa Ocidental do início da Idade Moderna em que vários agentes políticos se digladiavam para alcançar esse objetivo, trouxe como consequência que limites físicos deveriam ser impostos a cada centro de formação do poder soberano. A territorialidade dos Estados Modernos diz assim respeito aos limites geográficos da projeção da sua autoridade política. De certa forma, as fronteiras dos Estados Modernos conjuram na realidade física a noção imaterial de soberania. Tal como a definição de soberania de HINSLEY, a definição da dimensão territorial dos Estado Modernos operava em dois sentidos: interno e externo. Internamente, o processo de centralização do poder régio, que marcou a primeira fase do desenvolvimento do Estado Moderno no início da Idade Moderna, e a erosão das estruturas feudais levou à necessidade de uma demarcação concreta de limites físicos das várias unidades territoriais. Não deixa de ser curioso constatar que os primeiros mapas cientificamente elaborados do território francês começaram a ser elaborados por patrocínio do Cardeal de Richelieu e dos seus sucessores³⁶. Externamente, a demarcação dos limites territoriais dos Estados Modernos constituiu um dos elementos fundamentais das dinâmicas geopolíticas que marcaram grande parte dos séculos em os Estados Modernos se desenvolveram por todo o globo. O reconhecimento da igualdade soberana dos vários centros de poder político estadual em Vestefália marcou uma profunda mudança nas regras do jogo geopolítico, trazendo as disputas territoriais para o primeiro

³⁶ Jerry Brotton, *A History of the World in Twelve Maps*, 1ª (Londres: Penguin Books, 2013), cap. 9.

plano do planeamento estratégico, relegando, sem eliminar completamente, considerações dinásticas para segundo plano³⁷.

Um terceiro elemento a que WEBER dedica especial atenção é a existência de uma burocracia pública racionalmente organizada. Para este autor, um Estado não poderia ser definido em função dos seus fins específicos, mas em função dos meios através dos quais atinge qualquer um dos fins a que se proponha, que no caso deste tipo de organizações políticas será, abstratamente, o monopólio da violência legítima³⁸. A materialização deste meio abstrato de que os Estados dispõem é feita através das suas administrações, isto é, através do conjunto de organizações que os Estados utilizam para recolherem, organizarem e utilizarem os recursos de que dispõem, principalmente, mas não exclusivamente, os recursos provenientes dos impostos. O monopólio da violência legítima faz-se, em primeira linha, sentir nos segmentos das administrações dos Estados responsáveis pela coleta de impostos, mas pode ter muitas outras expressões, dependendo dos fins particulares que cada Estado em determinado momento histórico prossegue, através do poder das administrações de compelir os súbditos ou cidadãos de um Estado a fazer ou deixar de fazer certas coisas. Se WEBER considerava a existência de uma administração permanente como um dos elementos caracterizadores dos Estados, o mesmo autor via na organização das burocracias modernas um dos fatores distintivos dos Estados Modernos. A distinção entre os aparelhos burocráticos modernos e os seus antecessores manifestar-se-ia em quatro características essenciais: (i) estrutura hierarquizada e organizada segundo preceitos legalmente estabelecidos que governavam a distribuição de competências e os processos de formulação, implementação e fiscalização de decisões administrativas; (ii) a exigência de conhecimentos e competências específicos para a administração pública, avaliados, por vezes, através de examinações específicas e contribuindo para a formação de um grupo de administradores especializados com um peso social particular; (iii) a organização do aparelho burocrático em torno da recolha e registo de informação, sistematicamente documentada e organizada; e (iv) o desempenho de funções públicas, por parte dos vários funcionários do Estado, desvinculado de quaisquer interesses pessoais dos titulares dos cargos públicos³⁹. A influência do modelo administrativo prussiano nesta descrição de WEBER é

³⁷ Stephan Verosta, «History of International Law, 1648 to 1815», *Max Planck Encyclopedia of Public International Law* (Oxford: Oxford University Press, 2007).

³⁸ Max Weber, «The Profession and Vocation of Politics», em *Max Weber: Political Writings*, 1^a (Cambridge: Cambridge University Press, 1994), 309–69.

³⁹ Pierson, *The Modern State*, 16.

clara, mas é possível verificar a força destas tendências no desenvolvimento dos restantes Estados Modernos, ainda que com avanços e recuos em vários aspetos, centradas numa direção geral de racionalização das burocracias públicas: racionalização das organizações e procedimentos; racionalização como elemento característico dos funcionários públicos, a quem era exigida a detenção de conhecimentos técnicos especializados; racionalização no meio de recolha e tratamento de informação que serviriam de base para a formulação e execução das políticas públicas; racionalização dos interesses públicos da administração, firmemente distinguidos dos interesses privados dos administrados. O desenvolvimento de burocracias crescentemente racionalizadas pelos Estados Modernos ao longo do período considerado foi um dos principais instrumentos através dos quais os Estados concentraram e projetaram o seu poder político nos territórios sobre os quais exerciam poderes soberanos. MANN identifica o poder estrutural exercido pelas burocracias estatais como o poder infraestrutural dos Estados, correspondente à sua capacidade de executar e implementar decisões do Estado, contraposto ao poder despótico dos Estados, isto é, a concentração de poderes para formular essas decisões de forma independente de outros (e eventuais) organismos políticos⁴⁰. BORDIEU, nos seus estudos sobre o Estado, identifica também a burocracia como uma das principais fontes do poder do Estado através da criação de um campo de poder simbólico, habitado por burocratas, unidos por um espírito de classe, proveniente dos seus conhecimentos especializados e acesso aos recursos peculiares do exercício da autoridade do Estado. Na visão deste autor francês, a burocracia e, principalmente, os seus burocratas formam um ponto fundamental do poder e autoridade do Estado Moderno⁴¹.

Por outro lado, GIDDENS, seguindo uma linha desenvolvida de forma proeminente por FOUCAULT⁴², identifica outra fonte do poder político dos Estados Modernos que provem do desenvolvimento de burocracias centralizadas: a recolha e organização de informação⁴³. “Conhecimento é poder” não é apenas um cliché, mas, para os Estados Modernos, é um importantíssimo facto político. O desenvolvimento de instrumentos institucionais capazes de recolher e processar informação sobre os habitantes de um

⁴⁰ Michael Mann, *A History of power from the beginning to A. D. 1760*, 1ª, The Sources of Social Power 1 (Cambridge: Cambridge University Press, 1986).

⁴¹ Pierre Bourdieu, *Sobre o Estado - Curso no Collège de France (1989-1992)*, trad. Pedro Elói Duarte, 1ª (Lisboa: Edições 70, 2014), 446 e ss.

⁴² Michel Foucault, *Vigiar e Punir*, 1ª (Lisboa: Edições 70, 2013).

⁴³ Anthony Giddens, *The Nation-State and Violence*, 1ª, A Contemporary Critique of Historical Materialism 2 (Cambridge: Polity Press, 1985).

território, as suas atividades, sobre o próprio território e sobre competidores internacionais foi crucial para a projeção de poder político dos Estados Modernos: desenvolvimento e aplicação de políticas fiscais, decisões administrativas e judiciais, as estruturas necessárias para o recrutamento, abastecimento e planeamento estratégico militar, entre outros exemplos, apenas são possíveis através deste conhecimento acumulado pelos Estados sobre o seu território e a população que o habita, assim como a competição geopolítica eficiente também dependia da recolha de informação sobre os recursos e estratégias de outros Estados.

Um quarto elemento terá que ver com a legitimação política dos Estados Modernos que serve de fundamento ao monopólio da violência que estes exercem. Se os meios de legitimação política do sistema feudal podiam ser enquadrados, na tipologia de WEBER, como assentes no “costume” ou na “tradição” imutável, a fonte de legitimidade dos Estados Modernos provem de uma lógica racional-legalista. Sendo a legitimidade um conceito essencialmente normativo que procura enquadrar as ações políticas enquanto ações válidas ou inválidas, os Estados Modernos regem as suas ações políticas, segundo Weber, de acordo com o que é prescrito ou permitido pela ordem jurídica do Estado. Chegados ao início do século XX, um dos grandes pontos de contenda entre dois grandes filósofos jurídicos e políticos, Kelsen e Schmitt, é exatamente sobre as relações entre o mundo jurídico e o mundo político, de tal forma ambos se interpenetram⁴⁴. O Estado Moderno age de acordo com as normas de direito positivo que configuram a sua ordem jurídica e apenas integram a sua ordem jurídica as normas formuladas de acordo com os procedimentos constitucionais tidos como válidos ou legítimos, desde o Monarca absoluto até ao Parlamento constituído com base no sufrágio universal. A redescoberta do Direito Romano no final da Idade Média e o aumento do número de juristas formados em Universidades europeias durante o período do Renascimento, são o motor que desenvolve esta tendência⁴⁵ que faz do Direito a gramática do poder político do Estado, a sua principal forma de expressão e fonte de legitimidade racional.

A análise do conceito de Estado Moderno implica ainda que se faça uma distinção importante entre este conceito e o conceito de Estado-Nação. Como BOBBITT salienta, o Estado-Nação traduz meramente a mais recente configuração do Estado Moderno que

⁴⁴ Hans Kelsen e Carl Schmitt, *The Guardian of the Constitution: Hans Kelsen and Carl Schmitt on the limits of Constitutional Law*, ed. Lars Vinx, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 2015).

⁴⁵ Ertman, *Birth of the Leviathan*.

conheceu uma série de configurações constitucionais desde os seus primeiros exemplos no período crucial de transição dos séculos XV e XVI⁴⁶. A este propósito, a classificação de FINER é amplamente ilustrativa da distinção entre estes conceitos. Este autor identifica cinco características históricas distintas: “1. *Like all states by definition, they are territorially defined populations each recognizing a common paramount organ of government.* 2. *This paramount organ of government is subserved by specialized personnel; on the civil service, to carry out decisions, the other – the military service to back these by force where necessary and to protect the association from other similarly constituted associations.* 3. *The state, so defined and characterized, is recognized by other similarly constituted states as independent in its action upon its territorially defined populations, i. e., its subjects. This recognition constitutes its international “sovereignty”.* 4. *Ideally at least, but to a large extent in practice also, the population of a state forms a community of feeling – a *Gemeinschaft* – based on self-consciousness of a common nationality.* 5. *Ideally at least and again to a large extent in practice, the population forms a community in the sense that its members mutually distribute and share duties and benefits*”, acrescentado que “*these last two characteristics are the ones typically associated with nation-building, whereas the first three are characteristic of state-building*”⁴⁷.

Condensando estas características numa definição simplificada e reformulando em termos analíticos o conceito proposto por WEBER, um Estado Moderno será um tipo de associação política que exerce um poder soberano, territorialmente delimitado, através de uma burocracia pública racionalmente organizada e racional-legalmente legitimada. Uma definição deste tipo é precisamente uma definição analítica, não uma descrição empírica das várias experiências de construção dos Estados Modernos que começaram a desenvolver durante os séculos da Idade Moderna e que hoje ocupam ainda o lugar de destaque no elenco de unidades políticas. A análise das experiências empíricas de construção do Estado Moderno demonstra que estas características nada mais representam do que tendências de um processo que decorreu durante vários séculos em todas as latitudes do globo, com avanços e recuos, velocidades e caminhos bastante distintos, mas, como se disse anteriormente, servem para organizar os dados empíricos e

⁴⁶ Bobbitt, *The Shield of Achilles: War, Peace, and the Course of History*.

⁴⁷ Samuel E. Finer, «State- and Nation-Building in Europe: The Role of the Military», em *The Formation of National States in Western Europe*, ed. Charles Tilly, 1ª (Princeton: Princeton University Press, 1975), 85–86.

dar-lhes uma ordem inteligível. O objeto da presente investigação é compreender a relação de um grande processo histórico moderno e o desenvolvimento de dois Estados Modernos ao longo da Idade Moderna e esta noção analítica é o primeiro passo para formar o quadro teórico necessário para alcançar esse objetivo.

2.2. O desenvolvimento histórico e institucional do Estado Moderno

No início da subsecção anterior, chamou-se a atenção para duas distintas linhas de investigação quanto ao conceito de Estado Moderno, uma essencialmente normativa intimamente ligada à filosofia política e uma essencialmente empírica, associada às investigações no âmbito de diversas ciências sociais, que procuram definir a estrutura institucional e o papel dos Estados Modernos por todo o globo. Definido o conceito de Estado Moderno seguindo esta última via de investigação, HAY e LISTER identificam duas principais perspetivas de análise do desenvolvimento da estrutura institucional do Estado e do seu papel político, que identificam as duas grandes correntes académicas de investigação sobre este conceito que se desenvolveram nas últimas décadas do século passado.

Por um lado, segundo aqueles autores, o Estado Moderno pode ser estudado sob um ponto de vista de “contextualização institucional”, isto é, o papel do Estado enquanto um complexo de instituições e processos que estruturam, potenciam ou constroem o desenvolvimento de processos políticos numa determinada comunidade política⁴⁸. Exemplo claro deste tipo de análise encontra-se nos trabalhos desenvolvidos pelos autores da já referida obra coletiva “*Bringing the State Back in*”, cuja edição coube a EVANS, RUESCHMEYER e SKOCPOL, e que procuram deslocar o centro de análise de processos políticos centradas em dinâmicas sociais, típicas das correntes pluralistas, para análises centradas no papel autónomo dos Estados, capazes de formular e prosseguir objetivos políticos próprios, para além de funcionarem como o centro institucional de processamento de objetivos políticos provenientes de outros atores sociais⁴⁹.

Por outro lado, HAY e LISTER enquadram também a análise do Estado num âmbito de “contextualização histórica”, isto é, de analisar os processos históricos que levaram ao

⁴⁸ Lister e Hay, «Introduction: Theories of the State», 10 e ss.

⁴⁹ Theda Skocpol, «Bringing the State Back In: Strategies of Analysis in Current Research», em *Bringing the State Back In*, ed. Peter B. Evans, Dietrich Rueschemeyer, e Theda Skocpol, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 1985), 3–43.

desenvolvimento dos Estados Modernos e as suas peculiares configurações em cada caso específico⁵⁰. Ao desenvolverem esta ideia, os autores são pouco ambiciosos no escopo da sua análise, apenas usando como exemplo os constrangimentos encontrados pelo Governo do New Labour ao desenvolvimento das suas políticas que tinham sido colocados pelos vários anos de Thatcherismo que lhe haviam precedido. Contudo, um vasto lastro de labor académico tem sido desenvolvido, com especial enfoque nas últimas décadas do século passado, no sentido de traçar um quadro mais alargado do desenvolvimento da figura do Estado Moderno, na Europa Ocidental e por todo o globo, cujo desenvolvimento recente deve bastante ao esforço levado a cabo por um grupo de académicos do Comité de Política Comparada do *Social Science Research Council*, coordenados por TILLY e que resultou na publicação da obra seminal “*The Formation of National States in Western Europe*”⁵¹. O objeto de estudo destes autores é o Estado Moderno em perspetiva histórica, isto é, a análise dos processos históricos e identificação e teorização das variáveis responsáveis pelo desenvolvimento deste tipo de associação política desde as suas origens na Europa Ocidental no período crucial já identificada da viragem dos séculos XV e XVI, que TILLY sintetiza numa pergunta geral “*what are the crucial problems and events in the emergence of alternative forms of Western states?*”, pergunta que simultaneamente aponta para semelhanças e variações no desenvolvimento destes Estados⁵².

O mesmo TILLY, em alternativa a este enquadramento analítico, apresenta a mesma questão em termos gráficos: olhando para o mapa da Europa no final da Idade Média, seria possível encontrar cerca de quinhentas unidades políticas, institucionalmente bastante diversas, com diferentes graus de independência política e com fronteiras territorialmente pouco definidas e áreas de jurisdições sobrepostas; olhando para o mesmo mapa no início do século XX, seria possível discernir apenas cerca de vinte e cinco entidades políticas, politicamente centralizadas, com esferas de soberania claramente definidas e institucionalmente mais homogéneas, ainda que com importantes diferenças⁵³, conjuntamente classificáveis como Estados Modernos tal como já aqui

⁵⁰ Lister e Hay, «Introduction: Theories of the State», 12 e ss.

⁵¹ Charles Tilly, ed., *The Formation of National States in Western Europe*, 1ª (Princeton: Princeton University Press, 1975).

⁵² Charles Tilly, «Reflections on the History of European State-Making», em *The Formation of National States in Western Europe*, ed. Charles Tilly, 1ª (Princeton: Princeton University Press, 1975), 12.

⁵³ Tilly, *Coercion, Capital, and European States, AD 990-1990*, 1 e ss.

foram supra definido. Através de que processos históricos se passou de um cenário para o outro?

Apesar de, como se verá adiante, ser possível identificar grandes tendências e variáveis explicativas do desenvolvimento do Estado Moderno ao longo dos cinco séculos que medeiam entre a viragem dos séculos XV e XVI até aos dias de hoje, é, no entanto, útil observar esta vastíssima cronologia não como uma única unidade, mas fragmentada em período mais curtos que correspondem a estádios particulares de desenvolvimento deste conceito. Neste aspeto, a categorização avançada por POGGI permite ordenar este grande processo histórico de construção da Modernidade de forma teórica e empiricamente coerente. Este autor divide o desenvolvimento do Estado Moderno em três fases distintas: a fase dos Estados estamentais (*Ständestaat*), marcada pela ascensão em termos de poder económico e político das cidades que levou a um desequilíbrio dos poderes feudais tradicionais em favor dos novos motores económicos e políticos urbanos e à reestruturação das comunidades políticas em três “estados” – nobreza feudal, clero e burgueses –, presididos pelo monarca como cabeça e garante dos privilégios e deveres de cada um dos “estados”; a fase absolutista, que assistiu à concentração de poderes jurídicos e políticos na figura dos monarcas absolutos, vistos como a fonte de toda a soberania, na expressão máxima do Leviatã de HOBBS; e a fase constitucional⁵⁴, nascida do movimento revolucionário liberal, iniciado com as Revoluções Americana de 1776 e Francesa de 1789, assistiu à consolidação de muitas das características do Estado Moderno apontadas por WEBER, tais como a consolidação de formas de legitimação política racionais-legais e a separação efetiva do Estado enquanto entidade política da pessoa do seu soberano – produto também da afirmação de movimento democráticos e de novos entendimentos sobre a origem do poder soberano.

HELD segue a mesma estrutura de análise do desenvolvimento do Estado na Idade Moderna, com a diferença de que reserva a designação de Estado Moderno apenas para designar os Estados da fase constitucional identificada por POGGI⁵⁵, entendendo os dois primeiros tipos de Estados como precursores do Estado Moderno tal como aquele o designa, mas já substancialmente diferentes das estruturas feudais que os precederam. O facto de os Estados Constitucionais do século XIX e XX se ajustarem de forma mais

⁵⁴ Gianfranco Poggi, *The Development of the Modern State: A Sociological Introduction*, 1ª (Stanford: Stanford University Press, 1978).

⁵⁵ Held, «The Development of the Modern State».

perfeita ao conceito de Estado Moderno, tal como foi definido na secção anterior, não parece, no entanto, suficiente para limitar a utilização do termo Estado Moderno para esta última fase do seu desenvolvimento, na medida em que é a quebra com o paradigma medieval que aponta a sua entrada no processo de Modernização e em ambas as fases que precederam os Estados constitucionais do século XIX e XX, já se começam a desenhar muitas das características fundamentais do Estado Moderno.

No que diz respeito aos Estados estamentais, POGGI destaca que “*in the polity of estates the rulers present themselves primarily not as feudal superiors, but as the holders of higher, public prerogatives of non- and often pre-feudal origins, surrounded by the halo of a higher majesty*”⁵⁶, o que evidencia já um destacamento e superiorização do monarca em relação às redes de poder feudal, detentor de um poder público autónomo que abrirá caminho à afirmação da soberania incondicional dos monarcas absolutos.

PIERSON, em relação aos estados absolutistas, argumenta que estes devem ainda ser entendidos como estados tradicionais pré-modernos⁵⁷. No entanto, é precisamente sob a égide dos estados absolutos que se desenvolveram e aprofundaram pontos cruciais do conceito de Estado Modernos, tais como a noção de soberania, a centralização política e a territorialidade dos Estados, como destaca, novamente, POGGI: “[a]bsolutism signalled the emergence of a form of state based upon: the absorption of smaller and weaker political units into larger and stronger political structures; a strengthened ability to rule over a unified territorial area; a tightened system of law and order enforced throughout a territory; the application of a ‘more unitary, continuous, calculable and effective’ rule by a single, sovereign head; and the development of a relatively small number of states engaged in an open-ended, competitive, and risk-laden power struggle”⁵⁸. Foi também durante este período que emergiram inovações institucionais cruciais para o desenvolvimento dos Estados Modernos, identificadas por ANDERSON, tais como: exércitos e marinhas permanentes, uma burocracia centralizada, um sistema fiscal estadual e unificado, um serviço diplomático formal e permanente e políticas estaduais de estímulo económico⁵⁹.

Para além disso, esta categorização de POGGI não deve ser entendida como uma cronologia rígida e linear verificável em cada caso concreto, na medida em que existem

⁵⁶ Gianfranco Poggi, *The State: Its Natures, Development and Prospects*, 1ª (Hoboken: Wiley, 2013), 40.

⁵⁷ Pierson, *The Modern State*, 34 e ss.

⁵⁸ Poggi, *The Development of the Modern State: A Sociological Introduction*, 60.

⁵⁹ Perry Anderson, *Lineages of the Absolutist State*, 1ª (Londres: NLB, 1974).

variações empíricas bastante significativas: a Inglaterra teve apenas uma brevíssima experiência absolutista e possuía já características constitucionais *avant la lettre*; é duvidoso que as Províncias Unidas tenham conhecido uma fase absolutista em sentido estrito. A utilidade desta categorização é, como em tantos aspetos do estudo deste elusivo conceito, uma conceptualização que permite melhor ordenar material empírico histórico do processo de desenvolvimento do Estado Moderno e, simultaneamente, enquadrar as fases de desenvolvimento dos elementos essenciais deste conceito.

Identificadas as grandes fases de desenvolvimento dos Estados Modernos na Europa Ocidental ao longo da Idade Moderna, importa agora focar a atenção nas grandes alavancas políticas, sociais e económicas que propulsionaram, influenciaram e condicionaram o desenvolvimento deste tipo de organizações políticas. Essencialmente, retoma-se a questão levantada por TILLY no que diz respeito aos processos e eventos cruciais que levaram a que os Estados Modernos se sobrepusessem a todas as outras formas de organização política durante a Idade Moderna.

Uma das mais antigas investigações académicas dedicadas a responder a esta questão deve-se ao historiador alemão OTTO HINTZE, que no início do século XX, procurando traçar as origens dos aparelhos burocráticos típicos dos Estados Modernos europeus, apontou o papel dos desenvolvimentos bélicos que se verificaram ao longo do período de desenvolvimento do Estado Moderno, em termos de tecnologia militar e das consequentes revoluções em termos de tática e estratégia militar que essas novas tecnologias permitiram e favoreciam⁶⁰. Como FINER descreve em detalhe⁶¹, o final da Idade Média assistiu a declínio da espinha dorsal da “arte da guerra” medieval: a cavalaria pesada, composta pela nobreza guerreira, unida por laços de vassalagem desde os grandes senhores até aos cavaleiros de menor estatura nobiliárquica, que havia dominado os campos de batalha desde os tempos do Império Carolíngio, começou a ceder, primeiro, perante as formações de infantaria em massa, armadas com longos piques em formações cerradas que apresentavam uma defesa formidável perante uma investida de cavalaria. A introdução de armas de fogo pessoais ao longo do século XVI, primeiro arcabuzes e mais tarde mosquetes, vieram aprofundar a revolução na tecnologia militar que ditou uma transição de foco na cavalaria pesada do período medieval para as formação de infantaria em massa cujos rácios de piques por arcabuzes/mosquetes se foram progressivamente

⁶⁰ Hintze, «Military Organization and the Organization of the State».

⁶¹ Finer, «State- and Nation-Building in Europe: The Role of the Military».

invertendo, culminando, com a introdução da baioneta, nas grandes formações de infantaria de linha que dominaram os campos de batalha desde o século XVIII até aos alvares da Primeira Guerra Mundial. Por outro lado, a introdução de artilharia móvel alterou ainda mais profundamente não só as considerações táticas, estratégicas e logísticas de qualquer campanha militar, mas iniciou uma outra revolução no que diz respeito à engenharia militar e à construção de fortificações militares. De facto, as muralhas altas dos antigos castelos medievais apresentavam alvos facilmente destrutíveis para as novas bombardas e canhões, o que gerou alterações profundas nos planos e desenhos de fortalezas militares que passaram a seguir a chamada “traça italiana”, caracterizada pelo formato em estrela, baluartes triangulares e muralhas inclinadas.

Uma consequência destas alterações bélicas foi o nível de despesa que estes novos métodos implicavam. Ao contrário dos cavaleiros medievais, responsáveis pelo seu próprio equipamento e pelo dos seus vassallos, a manutenção de contingentes de infantaria exigia um grande volume de despesas por quem controlasse esse contingente, quer em termos de recrutamento, equipamento, abastecimento logístico e remuneração, o que mais tarde veio a acontecer também com os contingentes de cavalaria, bem como no que diz respeito à aquisição e manutenção de peças de artilharia. Para além disso, as novas armas de fogo necessitavam de um constante influxo de munições e abastecimentos. Por outro lado, estas novas tecnologias provocaram uma série de alterações no que diz respeito a estratégia e planeamento militar: a importância do planeamento de linhas logísticas, da construção de complexas redes de fortalezas. Esta verdadeira revolução militar iniciada no período de transição que tem vindo a ser considerado colocou uma grande pressão nas várias entidades políticas que pautavam o mapa político do final da Idade Média europeia que, para conseguirem sobreviver politicamente num contexto geopolítico muito competitivo, tiveram que desenvolver estratégias políticas e institucionais que lhes permitissem usar eficientemente todos os novos instrumentos bélicos à disposição, nomeadamente, no desenvolvimento de meios cada vez mais eficientes de extração de recursos e de mecanismos de planeamento e gestão da aplicação desses recursos.

Esta relação entre desenvolvimentos militares e o desenvolvimento de estruturas fiscais e burocráticas de extração de recursos e planeamento e gestão da sua aplicação, designado genericamente como o “ciclo militar/fiscal”, constituem a base de inúmeras investigações académicas sobre as origens dos Estados Modernos e são uma das principais variáveis comumente aceites para explicar o seu desenvolvimento. Numa linha

de investigação inaugurada por HINTZE, como já foi referido, autores como DUFFY⁶² exploram com grande detalhe estas relações entre organização militar e o desenvolvimento dos aparelhos burocráticos que vieram a dar corpo aos Estados Modernos. Contudo, a formulação teoricamente mais perfeita desta relação deve-se a CHARLES TILLY que, na sua *magnum opus* “*Coercion, Capital and European States*”, partindo desta relação entre o desenvolvimento de tecnologias militares no início da Idade Moderna e o desenvolvimento dos Estados Modernos, identificou três vias distintas através das as várias entidades políticas no final da Idade Média se adaptaram e desenvolveram o sistema de Estados Modernos que sobrevive até aos dias de hoje. Procurando explicitar o papel que a guerra e a preparação para a guerra tiveram no processo de formação dos Estados Modernos, resumida no aforismo “*war made the states and vice-versa*”⁶³, TILLY argumenta que, de forma a colher as vantagens geopolíticas da revolução militar do início da Idade Moderna, os Estados Modernos nascentes seguiram uma de três vias possíveis: *capital-intensive*, isto é, através da canalização de grandes fontes de capitais, geralmente provenientes de atividades comerciais, existentes no seio de uma determinada comunidade política para o financiamento de projetos bélicos, por exemplo, através da contratação de regimentos de mercenários, como é o exemplo das cidades-estado da Itália Renascentista que; *coersion-intensive*, isto é, através do desenvolvimento de meios de coerção, exercida pelas autoridades públicas, no sentido de recolher os recursos necessários para a guerra ou preparação da guerra, quer na forma de impostos ou de recrutamento, como são exemplos os Estados nascentes da Europa de Leste, nomeadamente Prússia e Rússia; e *capitalized-coersion*, isto é, assentando numa simbiose de estratégias de canalização de fontes de capital existentes e do desenvolvimento de outros mecanismos de coerção pública, como são exemplos paradigmáticos os casos da Inglaterra e da França. Este último método demonstrou ser o mecanismo de competição geopolítica mais eficiente, em relação às alternativas, pelo que, no decurso dos vários conflitos que pautaram o continente europeu nos séculos que se seguiram, os vários Estados nascentes tiveram que progressivamente ir adaptando as suas estratégias de competição geopolítica ao modelo de *capitalized-coersion* ou foram sendo

⁶² Michael Duffy, ed., *The Military Revolution and the State, 1500-1800*, 1ª (Exeter: Exeter University Print Unit, 1980).

⁶³ Tilly, *Coercion, Capital, and European States, AD 990-1990*, 67 e ss.

absorvidos por outros Estados melhor preparados para esse tipo de competição, resultando no sistema de Estados-Nação Modernos que hoje conhecemos⁶⁴.

MANN⁶⁵, BOBBITT⁶⁶, entre outros, seguem no geral as mesmas linhas de investigação que TILLY, analisando muitos outros aspetos através dos quais a organização militar, a preparação para a guerra, a condução da guerra e os resultantes reequilíbrios geopolíticos contribuíram para o desenvolvimento dos Estados Modernos no contexto europeu. Todas estas análises apontam também para a importância de pressões internacionais e do contexto geopolítico no desenvolvimento dos Estados Modernos. De facto, o desenvolvimento dos Estados soberanos modernos trouxe inevitavelmente consigo a construção de um verdadeiro sistema internacional de Estados, assente na igualdade soberana dos seus constituintes, em contraste com os diferentes graus hierárquicos dos títulos nobiliárquicos feudais e com as pretensões de hegemonia universal do Papado e do Sacro-Império Romano Germânico. É o desenvolvimento da noção de soberania, interna e sobretudo externa, que estrutura um verdadeiro sistema internacional. A análise de BOBBITT procura precisamente analisar a influência que considerações estratégicas geopolíticas exerceram sobre a evolução das configurações institucionais internas dos Estados que participam nesse sistema internacional, tomando como ponto de referência os grandes acordos de paz que concluíram períodos de grande envolvimento militar dos estados europeus – tais como a Paz de Vestefália (1648), a Paz de Utrecht, o Congresso de Viena (1815) e a Paz de Versalhes (1914) – não só no que diz respeito à reestruturação da comunidade internacional, mas também na disseminação de certas estruturas institucionais e políticas que, tendo comprovado a sua eficiência em relação aos Estados mais favorecidos com o novo equilíbrio geopolítico, foram sendo adotados por todos os outros Estados⁶⁷.

A análise de TILLY, bem como das demais que aprofundaram as suas implicações e pormenores, surge como uma das mais influentes teorizações sobre o processo de desenvolvimento dos Estados Modernos, desde os seus primeiros passos no início da Idade Moderna, através das suas várias configurações ao longo dos séculos que se seguiram, culminando no sistema de Estados-Nação contemporâneo. Vários autores, aceitando a teorização de TILLY como pano de fundo, procuraram posteriormente

⁶⁴ Ibid., 127 e ss.

⁶⁵ Mann, *A History of power from the beginning to A. D. 1760*.

⁶⁶ Bobbitt, *The Shield of Achilles: War, Peace, and the Course of History*.

⁶⁷ Ibid., 481 e ss.

continuar o processo de identificação dos processos e eventos que influenciaram o desenvolvimento dos Estados Modernos. ERTMAN, referindo explicitamente a teorização proposta por aqueles autores, procurou identificar quais os fatores que explicavam diferenças verificáveis entre os vários Estados, especialmente no que diz respeito aos tipos de administração – patrimonial ou burocrática, seguindo a distinção de WEBER⁶⁸ - e às estruturas de exercício da soberania – absolutista ou constitucional. Este autor identifica três fatores que explicam o desenvolvimento deste tipo de características: (i) o *timing* da exposição a pressões geopolíticas, traçando o autor a data de 1450 como a fronteira que distingue os Estados que desenvolveram administrações de tipo patrimonial, expostos a pressões geopolíticas antes dessa data, e burocráticas, associando essa data ao aumento de juristas e humanistas formados em universidades europeias que permitiram aos governantes desenvolver métodos mais racionalizados de organização administrativa; (ii) a influência e poder político de estruturas de representação política local, para determinar a distinção entre estados de tipo absoluto, onde essas estruturas eram relativamente menos influentes do que nos estados que viriam a adotar estruturas políticas de tipo constitucional; e (iii) a ação independente dos parlamentos, que permite explicar alguns casos mais específicos que não encaixariam no modelo gerado pelos dois fatores anteriores⁶⁹.

Procurando também identificar novos fatores que influenciaram o desenvolvimento dos Estados Modernos na Europa, complementando este lastro acadêmico, GORSKI destacou a importância da Reforma Protestante no desenvolvimento das estruturas burocráticas dos Estados Modernos, destacando o papel que a ética calvinista e a “revolução disciplinar” que iniciou tiveram na institucionalização de estruturas burocráticas mais racionalizadas e assentes no mérito pessoal dos funcionários e já não em esquemas de clientelismo patrimonial de herança feudal, bem como a incorporação das estruturas das Igrejas reformadas no aparelho burocrático estadual⁷⁰. ADAMS, por seu lado, salientou a importância dos nexos patrimoniais e familiares no desenvolvimento dessas mesmas estruturas burocráticas e políticas dos Estados Modernos nascentes⁷¹.

⁶⁸ Weber, *Max Weber: Readings and Commentary on Modernity*, 194 e ss.

⁶⁹ Ertman, *Birth of the Leviathan*.

⁷⁰ Philip S. Gorski, *The Disciplinary Revolution: Calvinism and the Rise of the State in Early Modern Europe*, 1ª (Chicago: University of Chicago Press, 2003).

⁷¹ Julia Adams, *The Familial State: Ruling Families and Merchant Capitalism in Early Modern Europe*, 1ª (Ithaca, New York: Cornell University Press, 2005).

Vários autores têm também chamado a atenção para a interação entre dois grandes processos de modernização das sociedades europeias, indicando a sua influência e reforço mútuo: o desenvolvimento do Estado Moderno e do sistema económico capitalista. MANN⁷² e WALLERSTEIN⁷³ são os autores que mais claramente estabelecem esta ligação entre estes dois grandes processos da Idade Moderna. Por um lado, o crescimento das cidades e o aumento do comércio internacional no final da Idade Média e início da Idade Moderna, que viriam a lançar as bases do sistema económico capitalista beneficiavam claramente do desenvolvimento de estruturas centralizadas de poder político e territorialmente definidas, na medida em que através destas era possível definir mercados e organizar políticas de estímulo económico direcionadas às necessidades de cada mercado e da economia mundial, bem como uniformizar pesos, medidas, políticas monetárias, regimes jurídicos e sistemas de tributação que garantissem a uma maior estabilidade dos mercados do que alguma vez seria possível com as áreas de jurisdição fluída e sobreposta do sistema feudal. Por outro lado, o desenvolvimento de uma verdadeira economia mundial ao longo dos séculos que compõem a Idade Moderna influenciou de forma clara o desenvolvimento de certos Estados de acordo com o papel que desempenharam nas dinâmicas da economia mundial, tendo WALLERSTEIN avançado com uma categorização tripartida que identificava os vários Estados como periféricos, semi-periféricos ou centrais⁷⁴, que não só os distinguia quanto à sua participação na economia mundial como possibilita explicar certas variações nos padrões de desenvolvimento das estruturas políticas e burocráticas desses Estados. SPRUYT, comentando também o papel do desenvolvimento do sistema capitalista no processo de construção dos Estados Modernos, destacou que a emergência dos Estados Modernos como as unidades políticas basilares da nova ordem internacional moderna se deveu em grande parte às vantagens que este tipo de estrutura política oferecia à potenciação do desenvolvimento do modo de produção capitalista e que melhor poderiam aproveitar os benefícios do desenvolvimento deste sistema económico⁷⁵.

Encerrando esta secção, onde se procuraram explorar algumas dos processos principais identificados pela literatura como cruciais para explicar o desenvolvimento do

⁷² Mann, *A History of power from the beginning to A. D. 1760*, 416 e ss.

⁷³ Wallerstein, *Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy*.

⁷⁴ Immanuel Wallerstein, «World-Systems Analysis», em *The Essential Wallerstein*, 1ª (New York: The New Press, 2000), 129–48.

⁷⁵ Hendrik Spruyt, *The Sovereign State and its Competitors*, 1ª (Princeton: Princeton University Press, 1994).

Estado Moderna, importa salientar um importante subsídio metodológico sobre o qual SPRUYT fundamenta grande parte da sua investigação. Para este autor, a predominância política do Estado soberano e territorial moderna durante a Idade Moderna, não deve ser vista como uma inevitabilidade histórica para substituir o sistema feudal que lhe precedeu. BOBBITT comenta que “*history gives the prestige of inevitability to decisive events*”⁷⁶, mas, como SPRUYT descreve, a predominância do Estado soberano e territorial moderna em relação a outras formas de organização política, tais como as Ligas de Cidades e as Cidades-Estados que se desenvolveram também, ainda que efemeramente, durante o período inicial da Idade Moderna, deveu-se a uma série de contingências históricas que ditaram que aquela primeira surgisse como a solução política mais eficiente e durável. É precisamente dessas contingências históricas, tais como a revolução militar do século XVI, o desenvolvimento do sistema capitalista global, as pressões geopolíticas durante este período e outros fenómenos como o desenvolvimento da formação universitária e a Reforma Protestante, que deve ser feito o estudo do desenvolvimento deste tipo particular de organização política.

3. Expansão Marítima e o processo de construção do Estado Moderno

Como ficou exposto na secção anterior, o processo de construção do Estado Moderno, para além de ser um dos principais motores da transição das sociedades europeias medievais para as sociedades modernas, foi influenciado e influenciou uma série de processos históricos diferentes que com ele partilharam o mesmo período cronológico: a revolução militar do início da Idade Moderna, o desenvolvimento do capitalismo moderno e a propagação de uma mundividência racionalista, inspirada pelos movimentos Renascentista e, mais tarde, Iluminista, todos contribuíram e foram, em maior ou menor medida, moldados pelo desenvolvimento desta nova estrutura política dominante. As teorias e linhagens sobre os Estados Modernos que foram sendo desenvolvidas na secção anterior procuraram identificar e clarificar quais os processos mais relevantes para explicar o desenvolvimento dos Estados Modernos na Europa Ocidental e explicar as formas que esses estados acabaram por assumir.

Contudo, o grande argumento que se pretende avançar com esta investigação é o de que o estado atual da literatura sobre este tema oferece um conjunto de explicações

⁷⁶ Bobbitt, *The Shield of Achilles: War, Peace, and the Course of History*, 207.

incompletas – apesar de, ainda assim, úteis – para compreender o desenvolvimento de alguns Estados europeus deste período. No início da Idade Moderna, período embriológico e definidor do curso futuro dos Estados Modernos europeus, um conjunto de Estados atlânticos da Europa Ocidental envolveram-se num grande processo histórico que teve início também durante este período: o processo de Expansão Marítima. Conceptualmente, o processo de Expansão Marítima, expressão utilizada também por BETHENCOURT e RAMADA CURTO⁷⁷, corresponde aos projetos de exploração, comércio, conquista e colonização transoceânica e transcontinental empreendidos por Estados europeus desde o início da Idade Moderna. O primeiro grande momento deste processo de Expansão Marítima foi a conquista de Ceuta pela Coroa Portuguesa em 1415 e prolongou-se temporalmente até aos grandes movimentos de descolonização do século XX. Grande parte dos Estados europeus na costa Atlântica participaram neste grande processo histórico: a própria Dinamarca chegou a estabelecer colónias e entrepostos comerciais na Costa Ocidental Africana, nas Índias Ocidentais e no subcontinente indiano. Contudo, no início da Idade Moderna, período crucial de formação embriológica dos Estados Modernos na Europa Ocidental, apenas quatro Estados estavam envolvidos neste grande processo: Portugal, como pioneiro; Castela, mais tarde transmutada em Espanha; a República das Províncias Unidas, depois de conquistada a independência aos seus suseranos Habsburgo; e a Inglaterra, mais tarde convertida no Reino da Grã-Bretanha e, ainda mais tarde Reino Unido. Sendo os Estados pioneiros neste empreendimento, foram também estes os Estados responsáveis pelo desenvolvimento dos principais modelos institucionais e políticos para superar os desafios e colher as oportunidades que este tipo de empreendimentos apresentavam. Este pioneirismo institucional, que gerou uma miríade de soluções diferentes, como casos de grandes sucessos e fracassos, num período em que o Estado Moderno estava também a dar os seus primeiros passos de desenvolvimento, fez com que, como se procurará demonstrar, a Expansão Marítima tenha deixado marcas indeléveis nos ADN desses Estados, influenciando as suas trajetórias de desenvolvimento.

Nas origens do processo de Expansão Marítima, é possível encontrar uma revolução tecnológica que despoletou todo o processo. TILLY e outros autores, como já foi referido, analisaram profundamente a revolução na tecnologia bélica que mudou

⁷⁷ Francisco Bethencourt e Diogo Ramada Curto, eds., *A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800*, 1ª (Lisboa: Edições 70, 2010).

radicalmente os meios da guerra terrestre e que teve um impacto significativo no desenvolvimento dos Estados Modernos. Por outro lado, uma série de novos desenvolvimentos tecnológicos, bem como a redescoberta ou descoberta de métodos científicos, geraram uma revolução que permitiu abrir a “última grande barreira à circulação humana”⁷⁸: o Atlântico. A Europa pré-moderna de facto estava inserida num contexto geográfico em que o Atlântico formava a mais estanque barreira do mundo conhecido a Oeste, da mesma forma que o deserto do Sahara formava a mesma barreira a Sul. Apenas para Leste, ao longo do continente euroasiático, se estendia a vastidão do Mundo conhecido pelos povos do continente europeu. Um eixo comercial entre Veneza e o Império Chinês, que incluía das famosas Rota da Seda e Rota do Levante, marcava a principal linha de contacto entre as zonas mais distantes deste continente, apesar de a maior parte dos contactos diretos serem bastante esparsos e rodeados de mitos e mistério, pelo menos no que diz respeito ao Extremo Oriente.

Contudo, o mundo de Marco Polo viria a ser completamente revolucionado por um conjunto de inovações nas ciências da construção naval, astronomia, cartografia e navegação que permitiram a exploradores europeus enfrentar as ondas, ventos e correntes do Oceano Atlântico, tanto para Sul como para Oeste. A importância destas viagens deve ser devidamente assinalada: desde a Antiguidade Clássica que o Mundo conhecido se mantinha sensivelmente o mesmo: tanto as cidade-estado gregas como o Império Romano tinham conhecimento da existência de terras e povos no subcontinente indiano e na Extremo Oriente, de onde lhes provinham bens de luxo, como a seda, ainda que os contactos fossem ainda mais esporádicos e através de uma ainda mais vasta rede de intermediários, do que no período pré-moderno. As descobertas ao longo da costa do continente africano, de uma rota marítima para o Oceano Índico e a monumental descoberta do continente americano viram alterar radicalmente as concepções existentes sobre o Globo na sua totalidade.

Esta viagens foram possíveis em virtude de inovações como a construção de navios de alto bordo (como naus, galeões e, em menor sentido, caravelas), capazes de suportar, a introdução de velas latinas como forma exclusiva de propulsão (no caso das caravelas), ou complementando o restante velame (como nos galeões e naus), que permitiam aos navios navegar à bolina, isto é, contra ventos adversos, o desenvolvimento

⁷⁸ João Paulo Oliveira e Costa, *Mare Nostrum - Em Busca de Honra e Riqueza*, 1ª (Lisboa: Círculo de Leitores, 2013), 71.

de instrumentos como balestilhas, quadrantes, astrolábios e bússolas, que permitiam a navegação em alto mar, longe da costa, desenvolvimento na ciência cartográfica como a Projeção de Mercator, que permitiram uma acumulação de conhecimentos sobre as novas terras e mares descobertos, entre outras inovações. Esta revolução tecnológica não só foi possibilitada por uma redescoberta dos tratados geográficos da Antiguidade Clássica, Ptolomeu, Eratóstenes, entre outros, o acolhimento de desenvolvimentos matemáticos desenvolvidos durante Idade de Ouro do Mundo Islâmico, bem como os desenvolvimentos científicos que surgiram na Europa renascentista, como ainda despoletou um novo influxo de conhecimento para o continente europeu, colhido da fauna, flora, geografia e sociedades das novas terras exploradas, bem como das observações astronômicas feitas pelos navegadores (incluindo todo um novo conjunto de constelações a Sul do Equador). Veja-se o caso de Portugal em que, acompanhando as primeiras gerações do processo de Expansão Marítima, surgem também grandes tratados de botânica de Garcia de Orta e matemáticos de Pedro Nunes que devem o seu objeto de estudo, no caso do primeiro, ou a vastidão de observações e dados astronômicos que daquele período chegavam à costa lusa, no caso do segundo, ao processo de Expansão Marítima.

A abertura do Atlântico e do Índico à navegação europeia durante este período trouxe também um manancial de oportunidades comerciais para os mercadores europeus. O acesso marítimo aos mercados das especiarias no subcontinente indiano e no Extremo Oriente, controlados, na Europa, pelas Repúblicas Mercantis italianas, em particular Veneza, através da Rota do Levante foi um dos principais objetivos do movimento de exploração da costa africana e finalmente alcançado em 1498 com a célebre viagem de Vasco da Gama. Esta viagem quebrou o monopólio mediterrânico, controlado pelas Repúblicas Italianas, e abriu o comércio das especiarias e outros bens de luxo aos Estados europeus Atlânticos, como Portugal, a República das Províncias Unidas e a Inglaterra. Antes dessa monumental viagem, as viagens de exploração ao longo da costa africana revelaram o interesse comercial destas paragens, especialmente no que diz respeito ao comércio de metais e pedras preciosas, escravos, marfim e outros produtos. A viagem de Colombo, em 1492, apesar de o próprio não o ter compreendido em vida, revolucionou ainda mais a compreensão que os povos europeus tinham do mundo conhecido ao descobrir um novo continente cujas dimensões e natureza eram totalmente desconhecidas àquelas. O continente americano provou ser um campo de oportunidades de expansão

imperial, colonização e de comércio para a Europa extremamente diversificado e contribuiu de forma decisiva para desenvolver as dinâmicas centro/periferia que viriam a caracterizar a Economia-Mundial descrita por WALLERSTEIN.

ADAM SMITH não hesitou em declarar que estas viagens como “*the two greatest events recorded in the history of mankind*”⁷⁹ e é fácil compreender as raízes desse sentimento, tomando em consideração as revoluções que essas viagens inauguraram nos conhecimentos e na cultura Europeia, pela expansão do mundo conhecido e pelos contactos estabelecidos com todos os cantos do globo, na economia europeia, servindo como um dos grandes motores de desenvolvimento do capitalismo moderno ao criar as primeiras grandes redes de comércio transcontinentais, o desenvolvimento de novos mercados e modos de produção, e nas sociedades europeias, com os movimentos populacionais que originou e que estiveram na base de todo o processo de colonização europeia, da Califórnia à Austrália. Aspeto menos considerado pela literatura prende-se com o impacto político que este processo de Expansão Marítima inaugurado pelas viagens identificadas teve no continente europeu. De facto, o processo de Expansão Marítima foi, em primeira linha, patrocinado e desenvolvido com maior ou menor controlo pelos Estados Atlânticos que começavam a dar os seus primeiros passos de transformação de reinos feudais em Estados Modernos. As Coroas (e, no caso das Províncias Unidas, a República) foram desde cedo participantes fundamentais deste processo: financiando viagens de exploração, comércio e conquista, organizando armadas, colónias e estruturas institucionais políticas e burocráticas e recolhendo, organizando e fomentando a produção de informação e conhecimentos sobre as terras e oceanos descobertos. Para os Estados europeus atlânticos colocados no centro da mudança de orientação geográfica do continente europeu – do Mediterrâneo para o Atlântico – a Expansão Marítima constituiu um dos fenómenos que, durante todo o processo de transição para as estruturas políticas da Idade Moderna, dominou as atenções e preocupações políticas desses Estados. As relações entre o processo de Expansão Marítima e o desenvolvimento do Estado Moderno são o objeto do próximo capítulo e visam, assim, lançar luz sobre um ponto da empiria sobre o desenvolvimento do Estado Moderno crucial para a compreensão desse processo nos Estados Atlânticos do continente europeu e que não tem sido alvo de análise pela literatura de Ciência Política e de Sociologia Histórica que se debruça sobre esse tema.

⁷⁹ Adam Smith, *The Wealth of Nations*, 1ª (Lanham: Dancing Unicorn Books, 2017).

Capítulo II

A Expansão Marítima enquanto fator de construção do Estado Moderno

1. Expansão Marítima como uma via de projeção imperial

Tendo definido os conceitos de Estado Moderno e Expansão Marítima, identificando o seu primeiro ponto de contacto, a Modernidade, o presente capítulo pretende estabelecer a relação entre estes dois processos eminentemente modernos. O que se pretende essencialmente estabelecer são, numa palavra, as repercussões políticas que dos processos de Expansão Marítima, relativamente ao desenvolvimento das unidades políticas que se desenvolveram durante o mesmo período cronológico, os Estados Modernos.

Como já foi referido no capítulo anterior, os processos de Expansão Marítima europeia foram processos históricos cujo impacto excede muito o seu impacto político. As viagens de exploração oceânica quebraram a grande barreira da navegação Atlântica, cartografaram o litoral do Continente Africano e permitiram acesso ao Índico, descobriram novos continentes e oceanos abriram uma miríade de oportunidades para todos os sectores da sociedade europeia: oportunidades económicas de comércio, acesso a novas matérias-primas, produtos e zonas e mecanismos de produção, que atraíram interesses e atores económicos e que permitiram acelerar o desenvolvimento do capitalismo moderno e, em aspetos importantes, dar-lhe a forma e dinâmicas que o caracterizam; oportunidades de gestão de dinâmicas sociais, através das oportunidades de colonização e, conseqüentemente, de emigração para fora do continente europeu, numa era de grandes tensões sociais, culturais e religiosas; oportunidades mais intangíveis de progresso científico e para o aumento exponencial do conhecimento sobre o mundo, que contribuíram para a alteração de paradigmas mentais já em curso com o Renascimento, de uma mentalidade tradicionalista, para um paradigma racionalista em que o conhecimento passará a ser validado através de regras lógicas e verificação empírica e não por referência a dogmas religiosos e tradicionais. LANE reconhece os diversos tipos de motivações e objetivos que impulsionaram o processo de “expansão oceânica”, como este autor o designa, entre os quais destaca também as motivações e objetivos políticos⁸⁰.

⁸⁰ Frederic C. Lane, «Oceanic Expansion: Force and Enterprise in the Creation of Oceanic Commerce», em *Profits from Power*, 1ª (Albany: State University of New York Press, 1979), 37–49.

De facto, a natureza política dos processos de Expansão Marítima não só é imediatamente aparente, como reforçou muitos dos outros aspetos que caracterizaram este fenómeno. Os monarcas do início da Idade Moderna, nomeadamente os Portugueses, Espanhóis e Ingleses, bem como os mercadores-cidadãos da República das Províncias Unidas, rapidamente se aperceberam das vantagens políticas que podiam ser colhidas do processo de Expansão Marítima. Na capacidade de pioneiros, a Coroa Portuguesa foi a primeira a tomar controlo direto deste processo, coordenando, promovendo e organizando as viagens de exploração, primeiro da costa ocidental do continente africano e, mais tarde, do oceano Índico e o território brasileiro, bem como das iniciativas de comércio e colonização das novas regiões. É famosa a história segundo a qual o mercador-feito-navegador genovês Cristóvão Colombo ofereceu primeiro os seus serviços para a descoberta de uma rota ocidental alternativa para a Índia ao monarca português, que recusou, e que só depois de grande insistência conseguiu assegurar o patrocínio dos Reis Católicos para a viagem que eventualmente viria a resultar na descoberta do continente americano. Chegando relativamente tarde a este processo iniciado pelas monarquias ibéricas, os monarcas ingleses da dinastia Tudor procuraram dar os primeiros passos neste processo sancionando atos de corso destinados a enfraquecer os monopólios proclamados pelas monarquias ibéricas. Para a República das Províncias Unidas, nascida de uma revolta contra os Habsburgo, iniciada em 1568, a Expansão Marítima e o comércio transcontinental surgiram como uma via fundamental de afirmação no plano internacional desta República independente⁸¹.

A Expansão Marítima apresentou, no início da Idade Moderna, uma série de oportunidades aos Estados Modernos que davam os seus primeiros passos também durante este período histórico. Contudo, a vasta maioria da literatura sobre a transição do feudalismo para a modernidade política e o desenvolvimento do Estado Moderno é omissa em relação a este fenómeno como variável explicativa das trajetórias de desenvolvimento dos Estados que empreenderam projetos de Expansão Marítima. Nas raras ocasiões em que este fenómeno é mencionado é sempre tratado *en passant* ou sumariamente citado como um mero acessório a um maior aparelho teórico. HELD, numa das poucas referências a este tópico, captura de forma bastante sucinta a importância deste processo no desenvolvimento do Estado Moderno, comentado: “*globalization itself*

⁸¹ David J. Bederman, «The Sea», em *The Oxford Handbook of the History of International Law*, ed. Bardo Fassbender e Anne Peters, 1ª (Oxford: Oxford University Press, 2012), 359–80.

became a major source of expansion of state activity and efficiency. Governments organized and reaped some of the fruits of the 'discovery' and exploitation of non-European lands as it became essential to equip, plan and finance exploration and manage newly acquired posts and territories. In turn, state bureaucracies and executive powers were better resourced and this enhanced their autonomy in the face of local assemblies and parliaments. Once again, those states which were able to call upon an administrative infrastructure, substantial manpower and a wide tax base, alongside arms and shipbuilding industries, gained an advantage. In the seventeenth and eighteenth centuries this advantage was enjoyed by absolutist and constitutional governments; in the nineteenth century by the emergent leading nation-states”⁸².

O acesso a rotas comerciais extremamente lucrativas e as oportunidades de projeção de poder político, através de conquista e colonização, abriram a porta ao desenvolvimento de políticas imperiais a Estados envolvidos num quadro geopolítico altamente competitivo, como era o do continente europeu, em que se começava a desenvolver o sistema internacional de Estados moderno e em que, apesar de várias tentativas, nenhum poder imperial se tinha conseguido impor desde a queda do Império Romano como poder dominante no continente. A Idade Média tinha sido marcada, em grande parte, pelas disputas entre o Papado e o Sacro Imperador Romano-Germânico e o início da Idade Moderna assistiu à tentativa, fracassada em última instância, da dinastia Habsburgo de estabelecer uma monarquia universal⁸³. Por outro lado, as fronteiras do continente europeu estavam barradas por dois grandes impérios: o Império Otomano, à cabeça do Mundo Muçulmano, que iria atingir o seu zénite durante este período, correspondente com o reinado do Sultão Solimão I (1520-1566), o Magnífico (no Ocidente, *Kanuni* – Fonte da Lei – no Oriente), que fechava a fronteira do continente europeu a Sul e Sudeste; e o Império Russo, que durante este período dava os primeiros passos, sob os auspícios de Czares como Ivan IV e, mais tarde, sob a liderança da Dinastia Romanov. Encurraladas no espaço confinado e fragmentário da Europa Ocidental, “*the manifold rivalries of the European states, already acute, were spilling over into transoceanic spheres*”⁸⁴, isto é, na única direção possível. O quebrar do Atlântico enquanto última grande fronteira à circulação humana não só foi o primeiro passo do

⁸² Held, «The Development of the Modern State», 99.

⁸³ Brendan Simms, *Europa: a Luta pela Supremacia*, trad. Miguel Freitas da Costa, 1ª (Lisboa: Edições 70, 2015).

⁸⁴ Paul Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*, 1ª (Londres: Unwin Hyman Ltd, 1988), 29.

processo de Globalização e deu aos Estados europeus acesso direto aos lucrativos comércios da Ásia e da América, mas permitiu a vários Estados europeus embarcar na via imperial e construir vastos impérios que marcariam a história da Idade Moderna até ao século XX⁸⁵. Como WALLERSTEIN também salienta, a inexistência de uma estrutura imperial sólida no continente europeu foi precisamente uma pré-condição básica para o início do processo de Expansão Marítima⁸⁶.

Para além das oportunidades políticas que a Expansão Marítima apresentava, este processo apresentava também obstáculos e desafios bastante específicos que requeriam respostas específicas e inovadoras para esse tipo de desafios e obstáculos. A maior parte desses desafios resultavam precisamente do espaço físico de projeção desse poder: o aprovisionamento e preparação de armadas, militares e comerciais, implicava gastos significativos e planeamento estratégico; a gestão de rotas de navegação bastante longas e a administração de territórios conquistados ou colonizados fora do continente europeu eram severamente dificultadas por dificuldades de comunicação, geradas pelos longos períodos de tempo que das viagens, dificuldade que apenas foi sendo mitigada lentamente ao longo dos séculos que se seguiram, pelo menos até à invenção do telégrafo; as viagens, especialmente durante o início deste processo e apesar dos avanços significativos na arte e ciência de navegação em alto mar, eram ainda bastante arriscadas; os custos iniciais de financiamento e os elevados riscos associados tornavam o comércio transoceânico numa aposta pouco atraente para os mercadores europeus; para além dos riscos naturais destas viagens, o início das viagens de exploração, comércio e colonização gerou igualmente uma série de novos riscos humanos e, em certa medida políticos, com o nascimento da pirataria e corso em alto mar e, mais tarde, com a projeção de conflitos geopolíticos para o alto mar.

O tipo de impérios que se formaram com base em processos de Expansão Marítima durante os séculos que se seguiram, na medida em que procuravam aproveitar oportunidades e lidar com obstáculos e desafios bastante diferentes de outros tipos de Impérios conhecidos na memória histórica dos Estados europeus, geraram, conseqüentemente, soluções políticas e institucionais com formatos bastante específicos e distintos. A nomenclatura usada para caracterizar os impérios que nasceram dos

⁸⁵ G. V. Scammell, *The First Imperial Age: European Overseas Expansion c. 1400-1715*, 1ª (Londres: Routledge, 1991).

⁸⁶ Wallerstein, *Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy*, 15–18.

processos de Expansão Marítima iniciados no início da Idade Moderna é, por um lado, bastante diversificada e, por outro lado, aponta para tipos específicos de oportunidades e desafios que se apresentaram aos Estados europeus que empreenderam estes projetos. BURBANK e COOPER utilizam a designação que, para efeitos do presente capítulo, parece ser a mais geral e abrangente de todos os fenómenos que compõem o conceito de Expansão Marítima: império ultramarino (“*overseas empires*”)⁸⁷, na medida em que destaca apenas o aspeto transoceânico e transcontinental dos processos de Expansão Marítima. Por outro lado, FIEDLHOUSE utiliza a expressão “impérios coloniais” (“*colonial empires*”) para descrever este tipo de impérios⁸⁸; TRACY prefere a descrição “impérios mercantis” (“*merchant empires*”)⁸⁹; KILLINGRAY, LINCOLN e RIGBY utilizam a expressão “império marítimo” (“*maritime empire*”)⁹⁰. Estes últimos autores focam a sua análise apenas no caso do Império Britânico, mas os outros dois autores utilizam expressões diferentes para analisar essencialmente o mesmo conjunto de casos de Estados europeus que empreenderam processos de Expansão Marítima.

Contudo, a diferença nas designações utilizadas, mesmo no caso das investigações coordenadas por KILLINGRAY, LINCOLN e RIGBY, não representam apenas variações semânticas, mas verdadeiras variações de sentido, na medida em que focam aspetos diferentes das políticas imperiais conduzidas pelos Estados que embarcaram em projetos de Expansão Marítima e que representam os três grandes grupos de oportunidades e desafios, cujo aproveitamento e superação moldaram a construção e desenvolvimento das características típicas de Estados Modernos nos Estados que empreenderam estes projetos. A expressão “impérios coloniais”, tal como o estudo elaborado por FIELDHOUSE, foca os aspetos de desenvolvimento de colónias, através de conquista ou de estabelecimento de novas zonas de colonização, que enfatiza o papel dos Estados no planeamento estratégico, apoio logístico e governação direta ou indireta das áreas conquistadas ou colonizadas. Por outro lado, TRACY e os autores que compõem a obra coordenada por aquele focam a sua atenção antes nos aspetos comerciais deste tipo de impérios, especialmente na relação entre os Estados e as dinâmicas comerciais, quer

⁸⁷ Jane Burbank e Frederick Cooper, *Empires in World History: Power and the Politics of Difference*, 1^a (Princeton: Princeton University Press, 2010), 149 e ss.

⁸⁸ D. K. Fieldhouse, *The Colonial Empires: A Comparative Survey from the Eighteenth Century*, 2^a (Londres: Macmillan, 1982).

⁸⁹ James D. Tracy, ed., *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade, 1350-1750*, 1^a (Cambridge: Cambridge University Press, 1991).

⁹⁰ David Killingray, Margarette Lincoln, e Nigel Rigby, eds., *Maritime Empires. British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, 1^a (Rochester: Boydell Press, 2004).

gerindo-as diretamente, quer providenciando os meios logísticos, legais, entre outros, necessários para garantir e potenciar os lucros das novas rotas comerciais, quer, usando a expressão de LANE, garantindo a “proteção”⁹¹ dessas rotas⁹². Finalmente, a expressão empregue por KILLINGRAY, LINCOLN e RIGBY foca a atenção num outro aspeto importante: o efetivo controlo e domínio dos mares e das rotas de navegação e os desenvolvimentos técnicos e industriais que o permitiram. Apesar destes autores nunca entrarem detalhadamente nesta análise, o que este foco coloca em evidência, do ponto de vista do desenvolvimento Estado Moderno, são as dinâmicas geopolíticas e de competição internacional que se geraram quando vários Estados tentaram competir por este efetivo controlo dos oceanos, reformulando e projetando por todos os oceanos do globo o já conhecido desiderato ateniense de uma talassocracia.

As próximas secções deste capítulo terão como objetivo examinar cada um destes aspetos das políticas imperiais ultramarinas, focando as repercussões que as oportunidades e desafios de colonização, comércio e competição geopolítica no quadro da Expansão Marítima tiveram no desenvolvimento das características Modernas nos Estados que as empreenderam. Não deve ser depreendido desta análise que cada caso de Estados europeus que empreenderam projetos criaram, alternativamente, impérios coloniais, impérios mercantis ou impérios marítimos. Aqui surge a vantagem da expressão de BURBANK e COOPER de impérios ultramarinos, na medida em que todos os impérios ultramarinos que resultaram de processos de Expansão Marítima foram coloniais, mercantis e marítimos, com ênfases diferentes em períodos diferentes. As qualificações de impérios coloniais, mercantis e marítimos são aqui usadas como variáveis descritivas da configuração desses impérios ultramarinos que permitem observar a influência destes sobre o processo de formação das características modernas dos Estados que empreenderam estes projetos.

Na última secção do capítulo será retomada a citação de HELD como ponto de partida para estabelecer as variações de resultados verificadas entre as várias experiências coloniais. De facto, da descrição que atrás foi exposta e da própria citação daquele autor, apenas se poderia argumentar que o processo de Expansão Marítima, tendo em conta que

⁹¹ Frederic C. Lane, «National Wealth and Protection Costs», em *Profits from Power*, 1ª (Albany: State University of New York Press, 1979), 12–21.

⁹² M. N. Pearson, «Merchants and States», em *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade, 1350-1750*, ed. James D. Tracy, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 1991), 41–116.

todos os Estados que nele participaram, com soluções e arranjos institucionais distintos, participaram na formação de impérios ultramarinos – coloniais, mercantis e marítimos –, colocou esses Estados em posições mais favoráveis para empreender esse projeto político do que estariam caso não tivessem procurado contruir este tipo de impérios. Se isto pode ser verificado através de alguns exercícios em “*what if*” history, não é suficiente para explicar o facto de, no início do século XIX Portugal ter sucumbido às agruras de uma Guerra Civil depois da independência da sua maior colónia e o Reino Unido, mesmo tendo perdido uma das suas principais colónias décadas antes, se ter afirmado como a potência hegemónica global, posição que ocuparia até ao final da Segunda Guerra Mundial. A última secção deste capítulo procurará encontrar a métrica que explique essa variação.

2. Impérios Coloniais: desafios e oportunidades de expansão territorial transcontinental

O avanço pelo Atlântico e a descoberta de um caminho marítimo para o Oceano Índico resultaram na descoberta de inúmeros novos territórios, no continente africano – do qual apenas se conheciam com alguma precisão as regiões a norte do deserto do Sahara –, e com a descoberta do continente americano, e com novos acessos a territórios vagamente conhecidos no continente asiático. Num continente marcado por grande descentralização política e competição geopolítica e em que o sistema internacional de Estados vestefaliano começa a emergir, o acesso a estes novos territórios apresentava novas possibilidades de expansão territorial desimpedida de altas pressões geopolíticas que a mesma expansão territorial no continente europeu geraria.

Um dos principais fatores que permitiu esta expansão de vários Estados europeus para territórios fora do continente europeu foi a já referida revolução militar que começou no início da era moderna, principalmente com a introdução de armas de fogo. Este avanço em termos de tecnologia militar dos povos europeus permitiu-lhes estabelecerem-se em regiões do globo em que a tecnologia militar disponível aos povos indígenas não lhes permitia oferecer qualquer tipo de resistência efetiva aos colonizadores europeus. São abundantemente célebres as histórias de como pequenos bandos de conquistadores espanhóis, liderados por Cortez, Pizarro, entre outros, conseguiram derrubar os grandes impérios mesoamericanos, Azteca e Inca, através, entre outro tipo de táticas, do seu considerável avanço em termos de tecnologia militar. No continente asiático, a penetração

territorial europeia provou-se muito mais difícil, pelo menos até ao século XIX, tendo em conta o nível de desenvolvimento civilizacional dos reinos e impérios que ocupavam aquelas regiões. A colonização em grande escala do continente africano também teve que esperar pelo século XIX e por novos desenvolvimentos tecnológicos, especialmente no ramo da medicina tropical, que permitissem a ocupação, por colonos europeus, de regiões extremamente hostis, em termos climáticos. Durante os séculos que compõem a Idade Moderna, a maior parte do continente americano, a virtual totalidade do continente africano e grandes porções do continente asiático estiveram sob o domínio imperial de uma potência europeia em algum momento deste vasto período.

Este processo de expansão territorial fora do continente europeu alterou radicalmente as dinâmicas políticas a uma escala global, na medida em que, na maior parte dos casos, criou novas estruturas políticas modeladas à semelhança das estruturas e princípios de organização política europeia, ou sobrepôs estas estruturas e princípios a estruturas políticas já existentes, com diferentes graus de penetração. HEADLEY designa este fenómeno de disseminação de estruturas políticas e formas de pensamento político originalmente europeias para outras regiões do globo como o processo de “europeização do mundo”⁹³. Os processos de descolonização, primeiro no continente americano nos séculos XVIII e XIX, e nos continentes africano e asiático durante o século XX, fizeram nascer uma miríade de novos Estados, estruturalmente semelhantes aos Estados europeus e que expandiram o sistema de Estados europeu desenvolvido em particular nos período pós-Vestefaliano (e desenvolvido pelo Congresso de Viena de 1815 e pelo Tratado de Versalhes de 1919) para envolver todo o globo num só sistema internacional tal como hoje existe.

Contudo, os impérios coloniais não tiveram apenas impacto nas zonas que foram o alvo das políticas coloniais dos Estados europeus, mas impactaram também os desenvolvimentos políticos das fontes dessas políticas, isto é, das metrópoles europeias. Um breve olhar pela história dos impérios coloniais permite, por um lado, reconhecer que a intervenção dos Estados nos processos de colonização não revestiu as mesmas formas em todos os casos nem, dentro do âmbito de um mesmo caso, foi sempre uniforme nos métodos e abordagens que teve. Houve casos em que o Estados apenas interveio no seguimento de movimentos sociais ou económicos independentes de colonização, ainda que previamente sancionados por aqueles, procurando criar os mecanismos de extensão

⁹³ Headley, *The Europeanization of the World - On the origins of human rights and democracy*.

efetiva do poder soberano para as áreas colonizadas. Noutros casos, o Estado foi o principal ator na promoção e desenvolvimento de projetos coloniais, tomando um papel de clara liderança e controlo desses projetos. Mas em todos os casos, pela própria natureza do empreendimento colonial, o da fixação de populações europeias num território ultramarino, o Estado, que, no início do seu caminho para a modernidade, começava a desenvolver noções de territorialidade na projeção do seu poder soberano, teve que encontrar soluções políticas e administrativas para o governo destes novos territórios longínquos e inóspitos, muitos deles.

Importa agora frisar os aspetos específicos em que os desafios e oportunidades de desenvolver projetos de colonização e de construção de império coloniais impactou os processos políticos em desenvolvimento nas metrópoles imperiais, nomeadamente a construção dos Estados Modernos. Em termos gerais, esta variável colonial dos impérios ultramarinos está intimamente ligada com os processos já estudados no caso das metrópoles com o desenvolvimento de estruturas políticas e administrativas de governo, isto é, de aparelhos burocráticos de exercício dos poderes soberanos. A importância do desenvolvimento de uma burocracia permanente foi já identificada por WEBER, constando da sua definição essencial de Estado Moderno. O mesmo WEBER é responsável pela classificação de tipos-ideias de sistemas de administração que estão na base da investigação desenvolvida por ERTMAN. À medida que os processos de centralização política se desenvolviam por toda a Europa Ocidental, com as Coroas europeias a acumular cada vez mais poder político, sob a égide teórica de um conceito de soberania desenvolvido por autores como BODIN e HOBBS, surgiu inevitavelmente a necessidade de construir aparelhos para o exercício concreto desse poder político e para a recolha dos recursos necessários para financiar o exercício desse poder. O desenvolvimento dos aparelhos fiscais dos estados modernos no início da Idade Moderna, tradicionalmente considerado como um dos mecanismos essenciais de construção do Estado Moderno⁹⁴, potenciado por pressões geopolíticas internacionais e por disputas de poder internas, dotou as Coroas e Repúblicas europeias com os recursos financeiros para criar, administrar e desenvolver mecanismos burocráticos centralizados.

O processo de Expansão Marítima exigiu dos Estados que nele participaram o desenvolvimento de instituições burocráticas especializadas para a gestão política e

⁹⁴ Bartolomé Yun-Casallila, Patrick K. O'Brien, e Francisco Comín Comín, eds., *The Rise of Fiscal States - A Global History, 1500-1914*, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 2012).

administrativa dos novos territórios coloniais. Mas importa a esse propósito fazer uma distinção que se prende com o objeto da presente investigação, entre os aparelhos burocráticos criados para administração direta das colónias *in loco* e os mecanismos criados nas metrópoles para apoio e gestão centralizada dos processos coloniais. As primeiras décadas de Expansão assistem à criação dos primeiros departamentos governamentais em Portugal e Castela, diretamente ligados às respetivas Coroas, para lidar especificamente com questões ultramarinas, tais como a Casa da Guiné, em 1483, precursora da Casa da Índia, que a substituiu em 1503, e *La Real Casa de la Contratación de Indias*, fundada igualmente em 1503, cujas principais funções incluíam a regulação de todo o comércio transoceânico que chegava às metrópoles, o armazenamento dos produtos importados e sua tributação, bem como o planeamento, preparação e aprovisionamento das armadas que partiam das metrópoles. Importa frisar a dimensão e, consequente, importância destas funções. A preparação de armadas envolvia não só avultados custos monetários, quer para a construção de navios capazes de cruzar os rigores do Oceano Atlântico e resistir a viagens de longos meses em diversas latitudes, quer na fornecimento de todos os outros elementos para equipar as armadas: armamento (incluindo artilharia pesada para montar nos navios), instrumentos de navegação e cartográficos, provisões e bens para trocas comerciais, bem como um sem número de marinheiros, soldados, comandantes e diversos especialistas (carpinteiros, tanoeiros, artilheiros, pilotos, cartógrafos, entre outros). Com a entrada de outros Estados no processo expansionista e com o desenrolar dos séculos da Idade Moderna, os setores dos aparelhos burocráticos dedicadas à gestão dos impérios ultramarinos tornaram-se cada vez maiores e mais racionalizados, culminando com a criação dos vários ministérios do ultramar ou das colónias, responsáveis pela gestão política e administrativa desses impérios de forma cada vez mais intensas à medida que os impérios cresciam, os fluxos comerciais transcontinentais aumentavam e as dinâmicas geopolíticas se tornavam cada vez mais complexas e exigentes.

Outro aspeto que importa frisar prende-se com a circunstância de que, em todos os Estados que empreenderam processos de Expansão Marítima, o Estado central (as Coroas ou a República das Províncias Unidas) chamou a si o controlo final sobre esse processo. As formas em que esse controlo foi efetivado pelos Estados variaram bastante de Estado para Estado e ao longo dos séculos, desde um controlo mais direto e intenso no caso dos primeiros séculos de Expansão das monarquias ibéricas que imediatamente

estabeleceram monopólios régios sobre os novos territórios descobertos e sobre as novas rotas comerciais abertas⁹⁵, até formas de controlo mais indiretas como nos casos do Reino Unido e das Províncias Unidas, em que a iniciativa privada desempenhou um papel mais ativo nos processos de colonização e comércio transcontinentais e transoceânicos, mas sempre com a sanção e, mais ou menos direta, orientação dos Estados centrais, através da constituição das primeiras companhias majestáticas, como a *Honourable East India Company* e a *Vereenigde Oost-Indische Compagnie*, estabelecidas por atos soberanos em 1600 e 1602 respetivamente⁹⁶. Por um lado, este controlo exercido por parte dos Estados sobre o processo expansionista, ofereceu-lhes um meio através do qual testar e desenvolver o exercício dos poderes soberanos que começam a desenvolver nas fases iniciais do seu desenvolvimento: quer os contratos de concessão que as Coroas ibéricas emitiam dos seus monopólios, com vista ao desenvolvimento do comércio, à exploração e à própria colonização dos novos territórios, quer as companhias majestáticas, não só implicavam uma crescente perceção dos novos poderes soberanos que esses Estados começavam a centralizar e exercer, como compreendiam soluções originais para projetar esses poderes para fora dos territórios originais (isto é europeus) desses Estados. Por outro lado, esse controlo deu também aos Estados mecanismos para reforçar internamente os seus poderes políticos, através das negociações e escolhas implícitas às Cartas que constituíam as companhias majestáticas e aos contratos de concessão dos monopólios régios e, mais tarde, quando a dimensão, física e política, dos impérios ultramarinos os justificava, através das nomeações de governantes e oficiais para a administração ultramarina, dando oportunidade aos Estados de privilegiar ou de garantir a lealdade de certos sectores das elites políticas metropolitanas. A título de exemplo, que será posteriormente mais aprofundado, vejam-se as nomeações de nobres para funções políticas e administração feitas pelos monarcas portugueses nas primeiras décadas da Expansão, na relação elaborada por OLIVEIRA E COSTA: a esmagadora maioria dos nomeados eram fidalgos da Casa Real, com ligação direta ao monarca e que dele dependiam para ascensão social⁹⁷.

⁹⁵ Oliveira e Costa, *Mare Nostrum - Em Busca de Honra e Riqueza*, 98.

⁹⁶ Koen Stapelbroek, «Trade, Chartered Companies, and Mercantile Associations», em *The Oxford Handbook of the History of International Law*, ed. Bardo Fassbender e Anne Peters, 1^a (Oxford: Oxford University Press, 2012), 338–59.

⁹⁷ João Paulo Oliveira e Costa, «A Formação do Aparelho Central da Administração Ultramarina no século XV», *Anais de História de Além-Mar*, n. 2 (2001): 87–114.

Nos primeiros séculos da Idade Moderna e da Expansão Marítima europeia, os impérios ultramarinos apresentavam maiores diferenças entre si do que nas fases mais tardias. FIELDHOUSE distingue duas grandes fases de expansão colonial europeia: a primeira fase corresponde aos séculos desde que este processo teve início até 1815, data que marca o final das Guerras Napoleónicas e o início do período de hegemonia global britânica; a segunda fase corresponde ao período entre 1815 e os movimentos de descolonização⁹⁸. Esta periodização reflete mudanças estruturais nas dinâmicas imperiais das potências coloniais europeias. Durante o primeiro período, a expansão marítima focou-se particularmente na exploração de pequenos enclaves comerciais no continente africano e particularmente no continente asiático, sem grandes esforços de colonização efetiva para além de algumas cidades costeiras que funcionavam como entrepostos comerciais e bases navais. O grande esforço colonizador centrou-se essencialmente no continente americano, onde o clima e as condições geográficas permitiam a fixação de populações europeias em condições mais amenas que o continente africano e onde as populações indígenas não ofereciam o nível de resistência que as civilizações milenares do continente asiático ofereciam aos soldados e mercadores europeus. Durante o segundo período, os esforços de colonização efetiva, em virtude de desenvolvimentos tecnológicos, científicos e militares, centraram-se nos continentes africanos e asiático, à medida em que grande parte das colónias no continente americano alcançavam a sua independência durante o final do século XVIII e início do século XIX.

Este período de transição no início do século XIX, no rescaldo da Revolução Francesa e da expansão dos seus princípios iluministas, racionalistas e liberais por todo o continente europeu, marcou também uma grande mudança no desenvolvimento dos Estados Modernos no continente europeu. Uma das grandes imagens de TILLY é precisamente a da transição de um mapa político no final da Idade Média europeia composto por uma miríade de formas e instituições políticas estruturalmente bastante diferentes para um mapa político no século XX composto por Estados-Nação Modernos que se apresentavam estruturalmente semelhantes, ainda que com diferentes variações institucionais. O racionalismo, liberalismo e constitucionalismo nascentes da Revolução Francesa contribuíram de forma decisiva para criar essa homogeneização estrutural dos Estados europeus.

⁹⁸ Fieldhouse, *The Colonial Empires: A Comparative Survey from the Eighteenth Century*, 177 e ss.

Em contraste, o início da Idade Moderna apresentava ainda um mapa político bastante diverso: o Estado Moderno começa a dar os seus primeiros passos e o seu desenvolvimento esteve naturalmente condicionado pelas estruturas herdadas do período feudal que durante este período só lentamente foram sendo substituídas pelas novas estruturas do Estado Moderno, soberano e territorial. ERTMAN foi um dos autores que explorou de forma teoricamente mais elaborada estas variações estruturais dos Estados Modernos no início da Idade Moderna. As teorizações de ERTMAN, já expostas brevemente em capítulo anterior, oferecem algumas perspetivas de análise para compreender as estruturas burocráticas criadas para a gestão dos processos expansionistas. O caso português, que será analisado mais detalhadamente em capítulo posterior, presta-se a uma análise sob o ponto de vista de uma das variáveis identificadas por ERTMAN, o *timing* das pressões geopolíticas: a Expansão Marítima, no caso português, surge como um primeiro grande teste geopolítico durante este período, que se seguiu imediatamente ao estabelecimento de uma nova dinastia reinante. No caso britânico, que será também desenvolvido em capítulo posterior, a importância do parlamento e, em especial, das classes nele representadas surgem também como um importante fator da estruturação do império ultramarino britânico. O caso holandês, que não será alvo de análise detalhada no âmbito desta investigação, convoca ambas estas variáveis identificadas por ERTMAN na sua análise. Por um lado, a participação no processo de Expansão Marítima por parte de uma entidade política que ainda se encontrava em processo de independência dos seus suseranos Habsburgo, afirmou-se como um desafio geopolítico através do qual este pequeno Estado encontrou a sua *raison d'être* no plano internacional: a participação no comércio internacional transoceânico dava à República nascente uma posição internacional e o acesso a recursos que garantiam a sua relevância e a sua independência face aos seus anteriores suseranos⁹⁹. O reconhecimento final da independência das Províncias Unidas só se dá, *de jure*, com a Paz de Vestefália, em 1648, data em que esta República, através da VOC, era já um dos principais agentes do comércio do Oceano Índico. Por outro lado, as estruturas políticas desta República, bastante descentralizadas e assentes em estruturas de deliberação colegial de tipo parlamentar, e a importância predominante da classe mercantil envolvidas no processo de Expansão Marítima influenciaram também de forma decisiva o

⁹⁹ Bederman, «The Sea».

desenvolvimento das estruturas burocráticas desta República, como bem salienta ADAMS no seu estudo sobre o nexa patrimonial nesta República¹⁰⁰.

Os subsídios teóricos desenvolvidos por TILLY¹⁰¹ e outros autores que focam o “ciclo militar/fiscal” no desenvolvimento dos Estados Modernos constituem instrumentos analíticos importantes para compreender o impacto da Expansão Marítima no processo de desenvolvimento dos Estados Modernos, neste particular enfoque do desenvolvimento das estruturas burocráticas dos Estados. A Expansão Marítima exigiu dos Estados que nela participaram um esforço militar bastante diferente e adicional aos esforços militares que tradicionalmente eram feitos por estes Estados e que foram alvo de um estudo mais aturado, isto é, o investimento em forças militares terrestres e em fortificações, cujas revoluções tecnológicas neste período contribuíram para a centralização políticas dos Estados Modernos e para o desenvolvimento das estruturas institucionais de exercício desse poder. A Expansão Marítima exigiu dos Estados uma preocupação também com o desenvolvimento de forças navais. As primeiras viagens de exploração atlântica deveram-se em parte a desenvolvimento na ciência de construção naval, com a construção de navios de alto bordo, como as grandes carracas e naus deste períodos, capazes de suportar as duras travessias atlânticas e com capacidade de armazenar bens e produtos indispensáveis ao comércio e colonização dos novos territórios, bem como o desenvolvimento de velas triangulares, chamadas “latinas”, que permitiam navegar à bolina de modo a vencer ventos contraditórios. Para além disso, o desenvolvimento da artilharia moderna, permitiu montar canhões nesses grandes navios – cuja estrutura foi também pensada para sustentar estas pesadas peças de armamento. Durante este período, assistiu-se ao desenvolvimento de grandes navios de guerra, cada vez maiores e cada vez mais dispendiosos, consequentemente. Uma breve comparação: a nau São Gabriel, o navio almirante de Vasco da Gama na sua primeira viagem à Índia, construída em 1497, deslocava de 750 toneladas de água, media 31 metros de comprimento e estava armada com 20 bombardas; o navio *HMS Victory*, navio almirante do Almirante Lord Nelson na Batalha de Trafalgar, lançado em 1765, deslocava 3500 toneladas, media cerca de 70 metros e estava armado com 104 peças de artilharia. O custo de construção do *HMS Victory* equivalia, à altura, a cerca de 0.07% do PIB britânico da altura e a cerca de 1.03%

¹⁰⁰ Adams, *The Familial State: Ruling Families and Merchant Capitalism in Early Modern Europe*, 38 e ss.

¹⁰¹ Tilly, *Coercion, Capital, and European States, AD 990-1990*.

do orçamento total de defesa daquele reino¹⁰². Para além disso, os navios tinham que ser abastecidos, não só com materiais e provisões, mas com marinheiros, soldados e todo o tipo de especialistas, como já foi atrás frisado. Retomando a comparação, a nau São Gabriel contava com uma tripulação de cerca de 70 pessoas, enquanto a tripulação do *HMS Victory* se situava, quando completa, em cerca de 850 pessoas. Todo o esforço envolvido em desenvolver e manter forças navais adequadas para proteger os interesses de impérios ultramarinos exigiu dos Estados investimentos não só monetários, mas também em infraestruturas de apoio: portos, docas secas, arsenais, centros de recrutamento, entre outros. E não se aplicam estas consideração apenas às estruturas militares de guerra naval, mas também às estruturas de apoio ao comércio, quer este se processasse de acordo com monopólios régios, quer através de atividade privada. A tudo isto se junta a dificuldade de que essas infraestruturas se encontravam espalhadas por vários continentes, oceanos e latitudes e necessitavam de constante gestão e manutenção próprias.

As necessidades decorrentes de todos estes fatores podem também ser enquadradas no esquema teórico já desenvolvido para analisar o desenvolvimento dos aparelhos fiscais dos Estados Modernos. No caso da Expansão Marítima, verifica-se também um exercício de reforço mútuo destas duas dinâmicas, na medida em que o investimento nestas infraestruturas e capacidades navais permitiam aumentar o controlo das metrópoles sobre as novas áreas de comércio e colonização e dessa forma aumentar os rendimentos que delas extraíam, na forma de impostos, concessões ou lucros das companhias majestáticas e, com isso, reinvestir em novos projetos ultramarinos. Os Estados que empreenderam estes projetos de Expansão Marítima viram-se, assim, numa situação em que podiam aceder a novas fontes de recursos fora do confinamento do continente europeu e reforçar o seu controlo político dentro dos seus circuitos políticos, em virtude das estruturas burocráticas e infraestruturais que criaram e das capacidades militares que desenvolveram nos oceanos.

A Expansão Marítima foi, assim, um poderoso incentivo aos Estados para desenvolverem novas estruturas burocráticas, infraestruturais e de projeção dos seus poderes soberanos a um nível transcontinental e transoceânico que, reflexamente, colocaram os Estados que empreenderam esses processos em posições de poder político

¹⁰² Robert Hossal, «The cost of sea power, then and now», *Smartwar.org*, 10 de Agosto de 2013, <http://www.smartwar.org/2013/10/the-cost-of-sea-power-then-and-now/>.

mais reforçadas face aos seus competidores internos e externos do que as limitações do continente europeu permitiram.

3. Impérios Mercantis: o papel dos Estados no comércio transcontinental e transoceânico

Apesar dos impérios coloniais se terem tornado o rosto mais visível e com as consequências mais profundas para a história mundial, o principal motivador dos primeiros processos expansionistas foi, sem dúvida, o comércio transoceânico. No início da Idade Moderna, o Império Otomano controlava o acesso das rotas provenientes do continente asiático que transportavam essencialmente produtos de luxo, tais como sedas e especiarias. Chegados às costas do Mediterrâneo, esses bens e produtos eram depois redistribuídos por toda a Europa pelos mercadores das Repúblicas da Península Italiana, Veneza, Génova, Pisa, entre outras. O preço final destes produtos era substancial, carregado com os custos do transporte terrestre e marítimo, bem como dos impostos tributados pelos potentados que controlavam os vários segmentos das Rotas da Seda e do Levante, com particular relevo, para a mentalidade europeia cristã, dos impostos cobrados pelo Império Otomano, foco antagonístico do espírito de cruzada que iria renascer também neste período.

As primeiras viagens de exploração da costa ocidental africana pelos portugueses provaram ser fontes lucrativas de comércio por si só à medida que estas viagens de aproximavam das fontes de ouro da África Ocidental, para além de outros produtos tais como o marfim. O comércio de escravos começou também a gerar altos rendimentos quando a colonização do continente americano começou a acelerar. Contudo, a viagem de Vasco da Gama de 1497-1498 constituiu um dos marcos transformadores deste período ao abrir um caminho marítimo diretamente às fontes dos produtos de luxo asiático, nomeadamente às principais fontes de especiarias na Índia e no Sudeste Asiático. O comércio índico tornou-se, nos séculos que se seguiram, uma das grandes prioridades das várias potências expansionistas europeias, primeiro dos portugueses e mais tarde de holandeses e ingleses, que conseguiram aí captar uma posição hegemónica nesse comércio, sendo que outras potências, como a França, apenas conseguiram participar de forma subalterna nesse comércio, principalmente após a Guerra dos Sete Anos que terminou quaisquer pretensões francesas no subcontinente indiano.

O comércio no continente americano assumiu características bastante diferentes do comércio no Oceano Índico. Deste continente, as potências europeias adquiriram inúmeros produtos que se tornaram crescentemente comuns nas metrópoles, alguns nativos daquele continente, como o cacau, o tabaco e o algodão, outros para lá levados, como o açúcar, que sedimentaram as economias de plantação naquele continente. O Novo Mundo foi também fonte abundante de outras matérias primas, como as madeiras e metais precisos, como prata e ouro. Contrariamente ao comércio índico, centrado essencialmente em produtos de luxos, o comércio no continente americano centrou-se essencialmente em produtos exportáveis em grandes quantidades (*bulk*) para o continente europeu. Por outro lado, as colónias americanas serviam como importantes mercados para os produtos manufaturados europeus. Na teorização de WALLERSTEIN, o continente americano constitui assim a primeira zona periférica fora do continente europeu em relação à região central (*core*) da Economia Mundo¹⁰³.

A Expansão Marítima europeia deu, portanto, os primeiros passos num processo de Globalização económica que só se viria a intensificar cada vez mais com o passar dos séculos. Os oceanos do globo começaram a ser trilhados por inúmeras rotas comerciais que ligavam todos os continentes e a criar relações de interdependência económica mundial. WALLERSTEIN traçou um dos enquadramentos teóricos que capturam de forma mais expressiva o impacto deste grande processo político, económico e social de expansão. A noção de Economia Mundo desenvolvida por este autor, bem como a sua classificação das várias regiões do globo em regiões centrais, periféricas e semiperiféricas, de acordo com a sua posição e funções no circuito da economia mundial tem, naturalmente, como pano de fundo o processo de Expansão Marítima. O desenvolvimento do sistema económico capitalista na Europa Ocidental, encontrou nos processos de Expansão Marítima europeia um veículo para a sua expansão a nível mundial: os continentes americano, africano e asiático tornaram-se fontes importantes de bens e produtos, assim como se tornaram mercados importantes para as economias europeias. A relação entre centro e periferias da Economia Mundo ficou assim definida por uma repartição de funções, caracterizando-se as periferias essencialmente pela produção de matérias-primas que, transportadas para as regiões centrais serviam de base para uma economia essencialmente assente em produtos manufaturados e na

¹⁰³ Immanuel Wallerstein, *Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy, 1600-1750*, 1ª, *The Modern World-System 2* (New York: Academic Press, 1980).

comercialização desses mesmos produtos quer nos mercados europeus, quer nos mercados criados nas periferias da Economia Mundo. As zonas periféricas foram se transformando em zonas económicas essencialmente extrativas, com algum desenvolvimento, ainda que limitado, de indústrias transformativas, enquanto as zonas centrais se foram transformando em zonas económicas essencialmente transformativas e assentes no comércio de bens e serviços. No que diz respeito aos efeitos desta Economia-Mundial capitalista que se desenvolveu ao longo da Idade Moderna, WALLERSTEIN nota que a pertença de um determinado Estado à zona central influenciou o desenvolvimento de estruturas políticas mais robustas e centralizadas, enquanto que as zonas periféricas desenvolveram estruturas políticas mais frágeis¹⁰⁴.

A ligação entre o desenvolvimento do capitalismo moderno e das estruturas políticas do Estado Moderno foi já alvo de estudo por vários autores, tal como foi examinado em capítulo anterior. Uma economia de mercado em larga escala, em que a maior parte dos produtos se encontram disponíveis no mercado e em que as transações são essencialmente monetárias, num período em que se começaram a desenvolver os primeiros instrumentos financeiros e bancários, nomeadamente contratos de seguro, cheques, letras de câmbio, entre outros, vitais para o funcionamento de uma economia assente em comércio de longas distâncias, exigiam uma certa estabilidade política e jurídica que os Estados Modernos estavam em condições de oferecer, tendo em conta a sua centralização política e unificação territorial sob um único domínio político e jurídico que permitia a formação de mercados delimitados e, conseqüentemente, capazes de estruturar relações económicas a um nível global. SPRUYT clarificou de forma bastante precisa este argumento, ao delinear as vantagens do Estado Moderno em relação a outros tipos de instituições políticas que no início da Idade Moderna competiam com o Estado soberano e territorial¹⁰⁵, de que esta forma de organização política era de facto a mais apta a potenciar o desenvolvimento do capitalismo moderno e que, portanto, colocava esses Estados numa posição muito mais competitiva economicamente em relação a outras formas de organização política.

Focando este problema na questão da Expansão Marítima, rapidamente se pode concluir que este processo envolveu um conjunto bastante distinto e específico de obstáculos e desafios para o desenvolvimento do comércio transoceânico e

¹⁰⁴ Wallerstein, *Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy*, 224 e ss.

¹⁰⁵ Spruyt, *The Sovereign State and its Competitors*, 153 e ss.

transcontinental para os quais os Estados tiveram que encontrar respostas próprias. Como NORTH salienta, num dos capítulos da obra editada por TRACY, precisamente alguns dos desafios deste tipo de comércio, nomeadamente no que diz respeito aos “custos de transação” associados¹⁰⁶. Apesar dos desenvolvimentos tecnológicos que permitiram a navegação transoceânica do Atlântico, Índico e, mais tarde, do Pacífico, as viagens exigiam um investimento inicial bastante considerável de preparação das expedições, em termos de preparação das armadas e dos bens necessários para as trocas comerciais, e ainda eram empreendimentos bastante perigosos. Seguros exemplos desses perigos podem ser encontrados na obra de BERNARDO GOMES DE BRITO, publicada em 1735-1736, a “*História Trágico-Marítima*”, descrita pelo próprio como uma “*coleção de relações e notícias de naufrágios, e sucessos infelizes [!], acontecidos aos navegadores portugueses*”¹⁰⁷, perigos que incluíam não só perigos naturais, mas também humanos, quer em termos de falhas, por vezes catastróficas, na construção, manutenção e navegação dos navios, quer em termos de perigos causados por outras potências rivais ou piratas. O resultado da combinação destes fatores – investimento inicial e perigo – resultava em que este tipo de empreendimentos eram considerados pelos mercadores do início da Idade Moderna como bastante arriscados e, conseqüentemente, pouco apelativos para as grandes concentrações de capital que se começavam a formar durante este período.

Apesar dos riscos, os lucros gerados por este tipo de comércio eram astronômicos para todos os agentes envolvidos e as riquezas existentes nas rotas comerciais descobertas provaram ser um poderoso atrativo para os monarcas e demais empreendedores políticos do início da Idade Moderna que aí encontravam uma fonte de receitas e recursos que poderiam utilizar para fortalecer as suas posições políticas, especialmente em casos onde outras fontes de recursos eram insuficientes para sustentar os processos de formação do Estado Moderno tal como eles acabaram por se verificar. O caso português e britânico serão alvo de estudo mais detalhado em capítulo posterior, mas o caso holandês, como já foi comentado supra, apresenta essa característica distintiva de que o comércio transoceânico e transcontinental, não só demonstrou ser uma atividade altamente lucrativa para todos os agentes envolvidos, responsável por despoletar a chamada “Idade do Ouro Holandesa”, mas também como uma necessidade imperiosa de cariz geopolítico:

¹⁰⁶ Douglass C. North, «Institutions, Transaction Costs, and the Rise of Merchant Empires», em *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade, 1350-1750*, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 1991), 22–40.

¹⁰⁷ Bernardo Gomes de Brito, *História Trágico-marítima*, 1ª, 2 vols. (Lisboa: Europa-América, sem data).

numa região pequena e com desafios muitos peculiares, em termos geográficos, e altamente urbanizada e escassa em recursos naturais, o comércio internacional afigurou-se como uma das mais importantes vias de garantia do projeto político independentista das Províncias Unidas, através dos recursos que gerava, e de projeção e integração internacional desta nascente República.

De modo a poder aceder aos benefícios decorrentes de um projeto imperial mercantil, os Estados que participaram neste processo de Expansão Marítima foram confrontados com a necessidade de desenvolver certas soluções institucionais que tornassem o comércio transoceânico e transcontinental mais atrativo e mitigassem os riscos envolvidos nestas expedições. Tal como já foi visto no caso do desenvolvimento de empreendimentos coloniais, assentes na expansão territorial dos Estados que formaram império ultramarinos, também no caso dos empreendimentos comerciais os Estados tomaram uma posição de liderança, com diferentes graus de controlo e com diferentes configurações institucionais, na organização e planeamento destes empreendimentos. No início da Idade Moderna viriam a desenvolver-se dois dos principais mecanismos políticos através dos quais os Estados procuraram intervir proteger os interesses comerciais dos seus súbditos, bem como, reflexa ou diretamente, dos seus próprios interesses: o monopólio estadual e a companhia majestática.

O monopólio comercial estadual foi um dos mecanismos mais utilizados durante este período para mitigar os riscos envolvidos no comércio transoceânico, através do controlo exercido pelos Estados das atividades comerciais desenvolvidas nessas regiões. A premissa económica básica deste mecanismo assentava na remoção de grandes blocos de concorrência para os empreendedores de um determinado Estado. Os riscos decorrentes na própria atividade, tais como os naufrágios e as perdas de mercadoria durante as travessias, não eram mitigados diretamente por esta medida, mas a exclusão da concorrência potenciava os lucros para os mercadores abrangidos pelo monopólio, visto que não eram forçados a lidar com a disputa de áreas comerciais ou de certos mercados. O caso português apresenta os primeiros desenvolvimentos desta noção através da constituição de monopólios régios na costa africana e mais tarde na Índia com a fundação do Estado da Índia. Os monarcas portugueses, tal como seus títulos indicavam, afirmaram-se como “Senhores da Navegação e do Comércio” nos territórios descobertos e acedidos através das viagens deste período. Quando não era o próprio monarca a participar diretamente em expedições comerciais, outros mercadores apenas podiam

participar deste comércio ultramarino através de doações ou concessões régias. Muitos destes beneficiários eram nobres – donde surge a expressiva imagem de MAGALHÃES GODINHO dos “cavaleiros-mercadores”¹⁰⁸ – ou membros do pequeno grupo de burgueses que existiam à data em Portugal, de onde provem um dos mais famosos contratos de concessão deste período, o de Fernão Gomes. Também às companhias majestáticas, como a EIC e a VOC, eram concedidos pelos respetivos Estados os monopólios do comércio nas regiões para as quais tinham sido criadas (em ambos os exemplos, o comércio das Índias Orientais), sendo que qualquer mercador inglês ou holandês que desejasse comerciar nessas regiões o que teria que fazer através dessas companhias. Outros exemplos de controlo estadual do comércio ultramarino podem ser encontrados nas práticas de licenciamento desse comércio, como a emissão de *cartazes* pelo Estado da Índia, sem os quais nenhum navio poderia exercer atividades comerciais na região de jurisdição daquele, ou controlos à circulação do comércio proveniente de áreas ultramarinas, como são exemplos os *Navigation Acts* britânicos de 1651, que proibiu o comércio direto das colónias britânicas com outras potências europeias¹⁰⁹.

Estes monopólios e controlos estaduais do comércio ultramarino são expressão das políticas mercantilistas que iriam pautar as políticas económicas dos Estados europeus durante todo o período do início da Idade Moderna, assentes, como já se viu, num estrito controlo económica estadual, que, no caso dos Estados que empreenderam projetos de Expansão Marítima, necessitou de mecanismos não só para as metrópoles, mas também específicos para as regiões ultramarinas. De facto, apesar destes mecanismos de controlo servirem para proteger os mercadores através do controlo da concorrência, os Estados acabaram por beneficiar enormemente destas práticas, na medida em que o controlo do comércio servia também o propósito de facilitar e potenciar a cobrança de impostos sobre o mesmo e servia também propósitos internacionais e geopolíticos, através

As companhias majestáticas foram também uma das imagens de marca deste processo de Expansão Marítima. É difícil pensar neste grande processo sem imediatamente conjurar imagens dos esforços empreendedores da VOC ou da EIC. Mas, sendo estas as companhias mais famosas, não serão certamente as únicas, uma vez que

¹⁰⁸ Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, 1ª (Lisboa: Dom Quixote, 2008).

¹⁰⁹ Nicholas Canny, «The Origins of Empire: An Introduction», em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas Canny, 1ª, The Oxford History of the British Empire (Oxford: Oxford University Press, 2001), 17–18.

todos os Estados envolvidos neste processo testaram este mecanismo institucional verdadeiramente revolucionário. Foi com estas companhias que se desenvolveu um dos instrumentos mais importantes do capitalismo moderno: a responsabilidade limitada. Essencialmente, estas companhias eram financiadas através de participações, sob a forma de ações, em que qualquer pessoa poderia adquirir títulos de ação numa das companhias, tornando-se sócio dessa companhia e podendo, de acordo com os estatutos de cada companhia, participar de algumas das suas deliberações, mas, ainda mais importante, dos seus lucros. O capital reunido com a venda de ações serviria como a base de financiamento das suas operações comerciais, sendo que os lucros daí derivados serviriam para cobrir as despesas, reinvestir e distribuir pelos acionistas. A noção de responsabilidade limitada significa que, em caso de perdas, cada acionista não responderia por estas em mais do que o valor da sua entrada, isto é, apenas arriscaria perder o capital investido nas ações e não mais, o que constituía uma importante salvaguarda para os investidores e, juntamente com os potenciais lucros, um potente incentivo à mobilização de poupanças para este tipo de investimento¹¹⁰. Apesar de terem desenvolvido um dos conceitos mais importantes do capitalismo moderno, estas companhias tinham ainda a peculiaridade de possuírem uma ligação umbilical com os Estados respetivos. Estas companhias não só eram constituídas através de atos soberanos, pela sanção régia dos seus estatutos fundadores, como, em muitos casos, estas companhias exerciam vários poderes soberanos nas regiões onde desenvolviam as suas atividades. A VOC, a EIC e várias outras companhias exerciam poderes soberanos tais como a capacidade de concluir acordos com os potentados existentes nas suas regiões de comércio e possuíam alguns elementos do aparato de um poder soberano, tais como bandeiras e forças armadas próprias. Em contrapartida, os Estados, dependendo de caso para caso, exerciam algum controlo, direto ou indireto, sobre as atividades das companhias e partilhavam também dos seus lucros, quer diretamente, como no caso da EIC, quer através de impostos¹¹¹. Estas companhias serviam assim como a longa mão dos Estados nas regiões ultramarinas, não só encarregues de organizar o comércio nessas zonas, mas por vezes também encarregues de funções de desenvolvimento e manutenção de colónias, normalmente durante as suas fases iniciais de desenvolvimento, até que a dimensão da colónia justificasse uma organização política mais estruturada – vejam-se os exemplos da *Plymouth Company* e da *London Company*, criadas em 1606 por James I,

¹¹⁰ Fernand Braudel, *Os Jogos das Trocas*, 1ª (Lisboa: Cosmos, 1985), 391 e ss.

¹¹¹ Stapelbroek, «Trade, Chartered Companies, and Mercantile Associations».

conhecidas coletivamente como *Virginia Company*, que lideraram o processo de colonização da Costa Leste da América do Norte até à organização das Treze Colónias.

Para além destes desenvolvimentos institucionais, políticos e jurídicos, o desenvolvimento e controlo do comércio ultramarino pelos Estados exigiu também o exercício de um poder soberano mais convencional: a violência física. LANE realizou uma das primeiras investigação e teorizações sobre este fenómeno da relação entre o comércio e o exercício da força física por parte dos Estados. Segundo este autor, o Estado assume os “custos de proteção” do comércio, isto é, todas as despesas que os mercadores teriam que incorrer para proteger o exercício da sua atividade, contra adversários ou práticas ilícitas, tais como contrabando ou a pirataria, ou mesmo contra outros adversários no plano internacional. Apesar do grosso das investigações deste autor se focarem no contexto mediterrânico, nomeadamente no que diz respeito à Sereníssima República de Veneza, LANE focou também a sua atenção no impacto destes fenómenos no que diz respeito aos projetos de expansão oceânica, como o autor os nomeia, Expansão Marítima no caso da presente investigação, procurando examinar os projetos de Expansão Marítima a nível comercial que exigiriam mais ou menos esforços por parte dos Estados para cobrir os respetivos “custos de proteção”, quer no que diz respeito ao combate ao contrabando e à pirataria, à proteção de monopólios contra competidores internacionais europeus ou contra populações nativas das novas áreas de comércio. “Custos de proteção” esses que abarcam essencialmente as já conhecidas despesas militares, quer navais quer, em alguns casos, terrestres, que os Estados tiveram que mobilizar de forma a proteger os seus interesses diretos ou indiretos (isto é, dos seus mercadores): organização de escoltas navais, patrulhamento de zonas marítimas, guarnição de postos comerciais, fortificações ou colónias, entre outros.¹¹²

Mesmo naquela que, à primeira vista, seria a sua vertente mais privada, o desenvolvimento do comércio decorrente dos processos de Expansão Marítima exigiu dos Estados o desenvolvimento de estruturas políticas, institucionais e jurídicas próprias, bem como a garantia da proteção física, isto é, militar, para lidar com os peculiares obstáculos e desafios que estes projetos comerciais implicavam, contrabalançados pelos grandes lucros que poderiam gerar, bem como tiveram. O desenvolvimento de todos estes meios acabaria por permitir aos Estados desenvolver um novo reportório de meios e

¹¹² Frederic C. Lane, *Profits from Power*, 1ª (Albany: State University of New York Press, 1979).

experiências de governação, bem como adquirir vastos recursos diretos e indiretos que reforçariam a sua posição política contra adversário internos e externos.

4. Império Marítimos: competição geopolítica transoceânica e transcontinental

Para além das facetas internas dos impérios ultramarinos já examinadas, tais como os processos de colonização e conquista e o desenvolvimento de redes de comércio transoceânico e transcontinental, as facetas externas deste processo não podem ser ignoradas e estão profundamente implicadas com todos os processos anteriormente descritos. Competição geopolítica internacional afirmou-se desde logo como uma característica definidora do processo de Expansão Marítima, desde a rivalidade inicial entre Portugal e Castela, até aos grandes conflitos coloniais do século XVIII, incluídos na Guerra da Sucessão Espanhola e com maior destaque na Guerra dos Sete Anos, e finalmente com a hegemonia global britânica do século XIX e início do século XX, assente no seu vasto império colonial, cobrindo um quarto de todo o território do globo no seu apogeu e onde, famosamente, o sol nunca se punha.

A designação de KILLINGRAY, LINCOLN e RIGBY de “império marítimos” parece ser a mais adequada para descrever esta realidade, na medida em que traduz o novo campo de competição geopolítica que o processo de Expansão Marítima abriu e que uniu todas as disputas coloniais e comerciais entre as potências envolvidas: o mar. De facto, estes autores e outros que a eles se associaram na preparação da obra citada, não se focam particularmente nos aspetos de confronto geopolítico ultramarino entre os vários impérios, para além de darem apenas um enfoque analítico no caso britânico, tratando de temos associados à construção deste tipo de impérios, como o desenvolvimento de rotas marítimas^{113 114}, o desenvolvimento de novas tecnologias de navegação^{115 116} e a

¹¹³Paul E. Lovejoy e David Richardson, «From slaves to palm oil: Afro-European commercial relations in the Bight of Biafra, 1741-1841», em *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, ed. David Killingray, Margarette Lincoln, e Nigel Rigby, 1ª (Rochester: Boydell Press, 2004), 13–29.

¹¹⁴ Daniel Finamore, «“Pirate water”: sailing to Belize in the mahogany trade», em *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, ed. David Killingray, Margarette Lincoln, e Nigel Rigby, 1ª (Rochester: Boydell Press, 2004), 30–47.

¹¹⁵ Robert Kubicek, «The proliferation and diffusion of steamship technology and the beginnings of “new imperialism”», em *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, ed. David Killingray, Margarette Lincoln, e Nigel Rigby, 1ª (Rochester: Boydell Press, 2004), 100–110.

¹¹⁶ «Hydrography, technology, coercion: mapping the sea in Southeast Asian imperialism, 1850-1900», em *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, 1ª (Rochester: Boydell Press, 2004), 142–58.

construção de novos espaços de expansão imperial¹¹⁷. Contudo, subjacente a toda esta análise está aquele que parece ser o nódulo que liga todos estes impérios e lhes dá um palco de competição internacional: o controlo dos oceanos. Tome-se o exemplo do Império Britânico: a hegemonia global deste império conseguiu-se através de um controlo seguro e efetivo da grande maioria das zonas marítimas do globo pela Marinha Britânica, justamente considerada como a espinha dorsal de todo o império.

O célebre aforismo “*Britannia rules the waves!*” não se trata apenas de uma proclamação propagandística de poderio imperial, mas encerra em si a pedra angular de todo o império. O controlo, parcial ou hegemónico, dos oceanos era uma objetivo fundamental de todos os impérios ultramarinos: num panorama imperial transoceânico e transcontinental, os oceanos constituíam as únicas vias de comunicação com as colónias e territórios ultramarinos, comunicações que podiam ser bastante morosas e difíceis, bem como eram as únicas vias de apoio logístico e militar proveniente das metrópoles; as rotas comerciais necessitavam de constante proteção contra piratas, corsários ou outras potências inimigas, quer na forma de escoltas armadas, quer no patrulhamentos nas áreas mais movimentadas por navios mercantes, parte dos “custos de proteção” identificados por LANE. De facto, poder-se-ia afirmar que os grandes impérios coloniais, português, holandês e britânico, com a exceção por ventura do império espanhol, deram os seus primeiros passos com o desenvolvimento de uma talassocracia robusta, relembrando o exemplo de Atenas e da Liga de Delos no século V A.C., que lhes permitiu, depois, expandir-se em termos coloniais e comerciais. Estes esforços, aliados aos constantes desenvolvimentos em termos de tecnologia naval, transforaram os oceanos em importantes palcos de guerra, relativamente periféricos mas com importantes impactos no desenvolvimento dos conflitos no continente europeu: o quebrar da supremacia naval, os ataques a colónias ou interrupção ou impedimento de comunicações e transferência de recursos (materiais e humanos) para a metrópole e a disrupção do comércio provocada por estas atividades bélicas navais, podiam ter efeitos debilitantes nas economias dos Estados em conflito no continente europeu – vejam-se por exemplo os esforços britânicos de debilitamento de França, através de iniciativas periféricas contra o seu império ultramarino, durante a Guerra dos Sete Anos.

¹¹⁷ David Killingray, «Imperial seas: cultural exchange and commerce in the British Empire, 1780-1900», em *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, ed. David Killingray, Margarette Lincoln, e Nigel Rigby, 1ª (Rochester: Boydell Press, 2004), 1–12.

Como já ficou visto, KENNEDY tinha já identificado esta transferência das rivalidades entre as potências europeias para fora do continente europeu. Muitos dos autores já examinados colocam importantes ênfases na influência das pressões internacionais e geopolíticas no desenvolvimento do Estado Moderno. Tanto TILLY como SPRUYT chamam a atenção para a natureza competitiva do processo de formação dos Estados Modernos europeus, quer de um ponto de vista militar, no caso do primeiro, quer de um ponto de vista de favorecimento de certas condições económicas para o desenvolvimento do capitalismo moderno. Em ambos os casos, o processo de formação dos Estados Modernos foi descrito em termos de competição político-militar, no caso de TILLY, entre Estados e de competição dos Estados Modernos com outras formas políticas que surgiram também no início da Idade Moderna, no caso de SPRUYT. Retomando a passagem de HELD já citada, os Estados que melhor conseguiram mobilizar e alocar recursos para lidar com os desafios do processo de Expansão Marítima e colher as suas oportunidades e benefícios ficaram numa posição comparativamente mais favorável no processo competitivo de desenvolvimento dos Estados Modernos. Os oceanos abriram um novo palco de competição internacional que exigiu dos Estados o desenvolvimento um aparelho militar especificamente dedicado à obtenção de uma posição de supremacia neste teatro, aparelho esse que, como já ficou visto, exigiu um esforço considerável da parte dos Estados para desenvolver e manter. Num dos seus apogeus, durante o período das Guerras Napoleónicas, a Marinha Britânica tinha cerca de dois mil navios de guerra no ativo, de diferentes dimensões e apetrechamentos.

Para além desta faceta de competição geopolítica assente em *hard power*, esta competição também contribuiu para os desenvolvimentos dos Estados Modernos de uma forma mais subtil, através de um conjunto de debates jurídicos relacionados com o Direito Internacional Moderno, precisamente assente no reconhecimento da igualdade soberana dos vários Estados, enquanto unidades políticas base, no sistema internacional¹¹⁸. O pontapé de saída destes debates foi dado por Portugal e Castela, com a assinatura dos Tratados de Alcáçovas, em 1479, e, primordialmente, de Tordesilhas, em 1494. Através destes tratados, entre os quais mediou a descoberta do continente americano, Portugal e Castela procuraram, por um lado, fechar os mares à competição internacional, adotando a conhecida doutrina do “*mare clausum*”, e, por outro lado, demarcar as suas áreas de

¹¹⁸ Antonio Cassese, «States: Rise and Decline of the Primary Subjects of the International Community», em *The Oxford Handbook of the History of International Law*, ed. Bardo Fassbender e Anne Peters, 1ª (Oxford: Oxford University Press, 2012), 49–70.

influência nas terras e vias comerciais descobertas ao longo do século XV. É interessante constatar como estes tratados dão pistas quanto ao desenvolvimento de certos aspetos do conceito de soberania que virá a predominar depois da Paz de Vestefália de 1648: foi a promulgação de certas bulas papais depois da descoberta do continente americano que incentivou D. João II a iniciar com Castela negociações para a conclusão do Tratado de Tordesilhas, uma vez que este rei considerava que as bulas papais violavam o disposto no anterior Tratado de Alcáçovas¹¹⁹. Nota-se já, por um lado, um enfraquecimento claro da autoridade do Bispo de Roma, mesmo sobre os seus mais católicos príncipes, e, por outro lado, um processo de reconhecimento mútuo destes dois Estados enquanto entidades soberanas. A revolta dos Países Baixos e o surgimento das Províncias Unidas iniciou o debate jurídico internacional que marcou este período que opôs os defensores da tese do “*mare clausum*” (Castela e Portugal, neste período já unidos sob a égide dos Habsburgo) e os defensores da tese do “*mare liberum*” (as Províncias Unidas, representada principalmente pelo jovem jurista Hugo Grócio). Apesar das suas minudências legais, o impacto principal deste grande debate jurídico sobre os mares, o comércio e o estatuto das terras e povos descobertos e contactados, no qual a Inglaterra também participou, foi o de espelhar o Grande Jogo geopolítico que envolveu estes estados e cujos interesses se vislumbram entre as “cartadas” jurídicas de cada um dos intervenientes: Castela e Portugal desejosos de fechar os mares, de forma a afastar o poderio naval emergente das Províncias Unidas e na Inglaterra dos seus monopólios comerciais; o objetivo Províncias Unidas de abrir os mares ao livre comércio e navegação de forma a se poderem impor enquanto Estado independente e viável, através do comércio, face aos seus anteriores suseranos Habsburgo; e o propósito britânico de fechar certas zonas marítimas sob sua soberania de modo a garantir os seus direitos exclusivos de pescas, preocupação natural de uma nação insular¹²⁰. Nos séculos que se seguiram, o Direito Internacional do Mar viria a desenvolver-se cada vez mais, regulando inúmeros aspetos da conduta de navios nas várias áreas marítimas, refletindo esta competição geopolítica das várias potências marítimas.

Avançando alguns séculos, pode encontrar-se como os principais *casus belli* enunciados da Guerra de 1812 entre o Reino Unido e os Estados Unidos da América diferendos entre estes dois Estados relativamente a práticas daquele primeiro que

¹¹⁹ Thomas Duve, «Treaty of Tordesillas», *Max Planck Encyclopedia of Public International Law* (Oxford: Oxford University Press, 2013).

¹²⁰ Bederman, «The Sea».

procuravam restringir o comércio entre os Estados Unidos e a França Napoleónica e a prática de *impressment* (recrutamento forçado de marinheiros) por parte do Reino Unido, num período de grandes pressões de recrutamento. Apesar de algumas ocasionais campanhas terrestres, foi a clara supremacia naval do Reino Unido que acabou por negar a vitória aos Estados Unidos e agravaram ainda mais a situação financeira, económica e política daquele Estado¹²¹. No desenvolvimento dos impérios marítimos, os Estados competiram quer no plano bélico, quer num plano jurídico mais subtil, e essa mesma competição acabou por potenciar o desenvolvimento das estruturas políticas dos Estados Modernos que se desenvolviam nas metrópoles durante este período.

5. Variações de resultado entre as experiências de Expansão Marítima

Chegando a este ponto, ficam estabelecidas as várias formas através das quais a Expansão Marítima exige e influencia respostas políticas aos desafios e oportunidades particulares que apresenta, quer em termos de expansão territorial, comércio e projeção de poder geopolítico transcontinental e transoceânico. As soluções institucionais e políticas desenvolvidas por cada Estado resultam dos condicionalismos e circunstâncias políticas, sociais e económicas de cada Estado, mas essas soluções, em última instância, acabaram por ter um impacto significativo no desenvolvimento do processo de transição do feudalismo para as estruturas políticas do Estado Moderno. O que seria de Portugal, um país, como descreve BOXER, empobrecido em termos de recursos económicos e com uma nobreza com poucas perspetivas de aquisição de prestígio e poder político, sem o seu império colonial? Com que recursos financiaria Carlos V as suas ambições – apesar de, em última instância, frustradas – de alcançar para a dinastia Habsburgo a hegemonia de uma monarquia universal no continente europeu? Quais seriam as hipóteses de sobrevivência da revoltosa República das Províncias Unidas sem os proventos do comércio das Índias Orientais? A hegemonia global britânica apenas foi possível de alcançar com base no seu vasto império global.

Contudo, não só as soluções encontradas para lidar com os desafios e oportunidades da Expansão Marítima foram diferentes de Estado para Estado, como as repercussões políticas dessas soluções produziram resultados diferentes. Tome-se como

¹²¹ Andrew Lambert, *The Challenge: Britain Against America in the Naval War of 1812*, 1ª (Londres: Faber and Faber, 2012).

ponto de referência para analisar os efeitos do processo de Expansão Marítima sobre o panorama político do continente Europeu o início do século XIX. Com a conclusão das Guerras Napoleónicas e o Congresso de Viena em 1815, o Reino Unido via confirmado o seu estatuto de primeira potencia colonial que viria a transformar em hegemonia global ao longo do século XIX e início do século XX, através do seu vasto Império, tendo derrotado primeiro a República das Províncias Unidas numa série de conflitos ao longo do século XVII e, depois, a França durante a Guerra dos Sete Anos. Espanha estava prestes a perder o grosso do seu império colonial durante a Guerra de Independência da América Latina e Central, depois de já muito enfraquecido pelos conflitos com a República das Províncias Unidas e com a Grã-Bretanha/Reino Unido. Com a independência do Brasil em 1822, Portugal perdia também a sua mais importante colónia e viria a mergulhar mais tarde numa grave Guerra Civil que resultaria numa reorganização profunda das estruturas de poder do Estado.

Para compreender estas diferenças, importa identificar uma métrica que permita organizar num espectro todos os Estados que participaram no processo de Expansão Marítima que permita compreender estas variações de resultados alcançados com o processo de Expansão Marítima, no que diz respeito às dinâmicas políticas internas e externas da construção de Impérios Ultramarinos. Um exercício deste tipo corre o risco de cair na tentação da mono-causalidade que um olhar, ainda que breve, sobre a história dos Impérios Ultramarinos rapidamente coloca em crise. Estes Impérios surgiram, dominaram e colapsaram em virtude de uma miríade de causas e contingências históricas, intrínsecas e extrínsecas. Contudo, é possível identificar uma linha comum agregadora destas dinâmicas, relacionada com dinâmicas políticas internas nos centros – isto é, nas metrópoles – imperiais, diretamente relacionadas com a gestão do Império. Sintetizando o argumento numa frase, os Impérios Ultramarinos que utilizaram de forma mais eficientes os recursos e vantagens extraídos do Império Ultramarino para aumentar o poder infraestrutural do Estado acabaram por fortalecer as suas próprias instituições políticas e por suplantar a competição internacional, garantindo o acesso a ainda mais recursos e vantagens imperiais, num virtuoso ciclo de reforço mútuo.

Por “poder infraestrutural”, tem-se aqui em consideração a definição avançada por Mann ao distinguir entre as duas principais formas de poder Estadual: poder despótico e poder infraestrutural: “[t]he first denotes power by the state elite itself over civil society. The second denotes the power of the state to penetrate and centrally coordinate the

activities of the civil society through its own infrastructure. The second type of power still allows the possibility that the state itself is a mere instrument of forces within civil society, i. e. that it has no despotic power at all. The two are analytically autonomous dimensions of power”¹²². Em essência, a noção de “poder infraestrutural” traduz a capacidade das instituições do Estado, nomeadamente a sua burocracia, de interagirem no seio da sociedade civil, no sentido de implementar as suas decisões políticas, independentemente de a fonte dessas decisões ser um monarca absoluto, que concentra em si todo o poder decisório, caso em que poder despótico é bastante elevado, ou de um complexo de instituições políticas constitucionais, caso em que o poder despótico é menos elevado. Dois elementos essenciais que contribuíram para o aumento do poder infraestrutural do Estado Moderno foram a dissoluções das redes de poder feudais e a concentração no Estado de todo o poder político, ato que simultaneamente cria a sociedade civil sobre a qual age, despojada de nichos intermédio de poder, e o desenvolvimento de vastas burocracias estaduais que, através da recolha de informação sobre o território do Estado, dos seus habitantes e das suas atividades, conseguia de formas cada vez mais eficientes “penetrar” a sociedade civil e exercer as funções do Estado, como a administração da justiça, o desenvolvimento de infraestruturas físicas (estradas, portos, fortificações), a avaliação das bases de tributação e a cobrança de impostos, o planeamento estratégico, recrutamento militar e aprovisionamento logístico dos exércitos e marinhas, para nomear apenas as mais tradicionais.

Retomando a citação de HELD com que se iniciou este capítulo, parece que aquele autor já de alguma forma intuía a importância deste fator, nomeadamente ao afirmar que *“state bureaucracies and executive powers were better resourced and this enhanced their autonomy in the face of local assemblies and parliaments. Once again, those states which were able to call upon an administrative infrastructure, substantial manpower and a wide tax base, alongside arms and shipbuilding industries, gained an advantage”*¹²³. A realidade empírica é, no entanto, muito mais complexa do que esta passagem de HELD dá a entender. De facto, o que HELD descreve é uma espécie de *best case scenario* e dificilmente explica algumas das variações de resultado já acima salientadas. A Expansão Marítima de facto pôs á disposição dos Estados, através das oportunidades, desafios e soluções institucionais e políticas já analisadas neste capítulo, um manancial de recursos

¹²² Michael Mann, «The Autonomous Power of the State: Its Origins, Mechanisms and Results», *Archives européennes de sociologie* 25 (1984): 185–213.

¹²³ Held, «The Development of the Modern State», 99.

– económicos, estratégicos, entre outros – através dos quais os Estados poderiam aumentar o seu poder infraestrutural e autonomia face à sociedade civil enquanto centro legítimo de poder político num determinado território. Contudo, nem todos os Estados que participaram no processo de Expansão Marítima conseguiram capitalizar esses recursos da forma mais eficiente para aumentar o seu poder infraestrutural, em virtude de circunstancialismos e contingências políticas internas, cujas origens em alguns casos se podem traçar a questões estruturais das formas que os Impérios Ultramarinos assumiram e os pilares sobre os quais suas estruturas assentaram.

O desenvolvimento dos aparelhos fiscais estaduais, que resultaram no desenvolvimento dos chamados “Estados Fiscais”, oferecem um ponto de análise importante sobre o desenvolvimento do poder infraestrutural dos Estados Modernos. De facto, YUN-CASALILLA destaca o desenvolvimento dos sistemas de fiscalidade dos Estados Modernos como pontos importantes de análise dos processos de centralização e de procura de legitimação política, no desenvolvimento das capacidades militares dos Estados e na prossecução dos conflitos armados entre os Estados, bem como de outros fatores geopolíticos relevantes¹²⁴. Entre estes, aquele autor destaca muito claramente vários fenómenos no processo de Expansão Marítima como tendo impactos significativos no desenvolvimento dos Estados Fiscais, principalmente através da criação de mecanismos fiscais para a tributação do grande comércio transcontinental e transoceânico que se desenvolveu durante este período e para o financiamento dos vários projetos coloniais e militares de expansão e proteção dos Império Ultramarinos¹²⁵.

Os próximos capítulos procuraram demonstrar os pontos estabelecidos neste capítulo, através da análise de dois Impérios Ultramarinos: o português e o britânico. Procurar-se-á identificar as oportunidades e desafios que ambos os impérios enfrentaram e as soluções que desenvolveram para lidar com esses desafios e colher as vantagens dessas oportunidades, mas também identificar as raízes da variação fundamental de resultado entre estes dois Estados através de uma breve análise do desenvolvimento dos seus aparelhos fiscais.

¹²⁴ Yun-Casallila, «Introduction: the rise of the fiscal state in Eurasia from a global, comparative and transnational perspective», 14 e ss.

¹²⁵ Ibid., 6–7.

Capítulo III

O Império Ultramarino Português

1. Do pioneirismo expansionista às dificuldades infraestruturais

O primeiro ato de Expansão Marítima europeia, tal como definido nesta investigação, foi protagonizado pelo Reino de Portugal, a 21 de agosto de 1415. Nessa data, uma grande armada comandada pelo Rei D. João I, primeiro monarca da Dinastia de Avis, e pelo seu terceiro filho, o Infante D. Henrique, Duque de Viseu, tomaram de assalto a praça-forte de Ceuta, na costa mediterrânea de Marrocos, ponto fundamental para o controlo do Estreito de Gibraltar e da navegação entre o Atlântico e o Mediterrâneo, por onde passavam inúmeros comerciantes regularmente nas rotas que abraçavam a costa Atlântica da Europa, até ao Báltico e ao mar do Norte, e que funcionava como um centro de pirataria e corso muçulmano naquela região¹²⁶.

As motivações que impulsionaram esta primeira expedição fora do continente europeu por parte do Reino de Portugal estavam ainda bastante enraizadas em dinâmicas e narrativas de Cruzada contra o inimigo infiel e, em grande medida, em dinâmicas muito próprias do feudalismo, como se procurará analisar mais adiante. Mas assentavam também já naquilo que se podem considerar os primeiros atos de Expansão Marítima moderna, assente na exploração de territórios desconhecidos até então, à colonização desses espaços pela Coroa e à participação ou criação de novas rotas comerciais que foram um dos principais motores do desenvolvimento do capitalismo moderno. Estes importantíssimos passos foram também protagonizados por navegadores portugueses sob o patrocínio da Coroa e, particularmente durante as primeiras décadas de exploração, durante a vida do Infante D. Henrique, da Casa de Viseu¹²⁷. O pioneirismo português neste aspeto está recheado de grandes feitos históricos: a exploração da costa ocidental do continente africano e das suas ilhas atlânticas, bem como a colonização destas, a descoberta e dobragem do ponto meridional extremo daquele continente, por Bartolomeu Dias em 1488, a descoberta do caminho marinho para a Índia por Vasco da Gama em 1498 e, consequentemente, o estabelecimento dos primeiros contactos regulares e institucionais de uma potência europeia, através do Estado da Índia, com os potentados

¹²⁶ João Paulo Oliveira e Costa e Vítor Luís Gaspar Rodrigues, *Construtores do Império*, 1ª (Lisboa: Esfera dos Livros, 2017), 14.

¹²⁷ *Ibid.*, 25–58.

asiáticos da altura e com o comércio de bens de luxo, que foram sendo desviados da tradicional Rota do Levante para a Carreira da Índia, a descoberta e colonização do vasto Brasil, uma série de desenvolvimento tecnológicos e científicos, desde os avanços da (lendária) Escola de Sagres, aos estudos do botanista Garcia de Orta e do matemático Pedro Nunes, entre outros. Durante o século XVI, este pioneirismo mostrava a sua face mais brilhante à Europa, tomando Portugal uma posição de prestígio entre as outras nações europeias no que diz respeito ao processo de Expansão Marítima e à colheita das suas vantagens, maioritariamente económicas, mas também políticas e culturais.

Contudo, apesar deste pioneirismo e de um período de verdadeiro predomínio político e económico durante as primeiras décadas de expansão, chegado ao século XIX o Império Ultramarino português não só entrou num período de declínio acentuado com a perda da sua principal colónia, o então Vice-Reino do Brasil, em 1822, e com a acentuada dependência política em relação ao Reino Unido, mas esse declínio expôs também uma série de deficiências estruturais do Estado português que fez com que o período que se seguiu imediatamente à abolição da monarquia absoluta em Portugal e à instauração de uma Monarquia Constitucional liberal fosse marcado por episódios de violência política, desde a Guerra Civil de 1828-1834 e outras como a revolta da Maria da Fonte (1846) e a curta Guerra Civil da Patuleia (1846-1847), que apenas ficou resolvido e deu lugar a um relativamente longo período de estabilidade política com os governos da Regeneração, a partir de 1851.

Importa, portanto, traçar o caminho que levou o Império Ultramarino português de uma posição de pioneirismo e de predomínio inicial até ao início do seu declínio (apesar de ter sido um dos últimos impérios a completar o seu processo de descolonização) e a forma como o declínio deste Império expôs as deficiências estruturais do desenvolvimento do Estado Moderno em Portugal, levando vários analistas a considerar que, apesar de Portugal também ter sido pioneiro no processo de centralização política da Coroa, característica do Estado Moderno, só com a instituição da Monarquia Constitucional e depois de um longo período de violência política é possível encontrar o colapso súbito e caótico das estruturas feudais remanescentes em Portugal.

2. Origens do Império

A história das primeiras fases da Expansão Marítima portuguesa e de construção do seu Império Ultramarino está íntima e intrinsecamente ligada à história da implantação da Dinastia de Avis como dinastia reinante em Portugal, no rescaldo da Crise Sucessória de 1383-1385. Importa compreender o panorama que o novo monarca, D. João I de Avis, encontrou ao conquistar a sua posição no trono após o conflito dinástico.

CHARLES BOXER, eminente historiador britânico especialista na Expansão Marítima portuguesa e no seu Império Ultramarino, traça um retrato de Portugal nas vésperas da chamada Idade dos Descobrimentos que não deixa de causar alguma perplexidade sobre as potencialidades deste pequeno Reino plantado à beira do Atlântico para empreender um projeto expansionista fora do continente. Aquele autor começa por notar os vários argumentos normalmente apresentados que apresentam Portugal como um candidato favorável à Expansão Marítima: a sua posição geográfica na ponta mais ocidental da Europa, voltada para essa grande fronteira atlântica; as suas experiências de convivência com povos mouriscos que teria enraizado na mentalidade nacional uma maior tolerância em relação povos de diferente etnias e confissões religiosas. Argumentos que o autor considera ter alguma substância, mas que inevitavelmente acabam por ser levados demasiado longe nas suas consequências¹²⁸. Olhando para o cenário económico e demográfico do país, não se encontram também características óbvias de um país à beira de um grande processo expansionista: uma economia pouco monetizada, essencialmente agrícola, em que a maior parte da população do Reino, que neste período rondava o milhão de habitantes, era composta por camponeses num território em que dois terços dos solos eram *“too rocky, too steep, or too stony to be cultivated at all, or else the poor soil yields only uncertain and inferior crops”*¹²⁹; nos centros urbanos, existia já algumas classes de artesãos, organizados em guildas medievais, mas de muito pequenas dimensões; um comércio marítimo modesto mas em expansão começava a surgir, particularmente em Lisboa, com contactos de exportação tanto para o norte da Europa como para a região mediterrânea¹³⁰. Olhando este panorama, Portugal parece surgir tanto como um país em que a Expansão Marítima pode fornecer os recursos geradores de riqueza que faltam no seu território nativo ou como um país sem a pujança económica e demográfica para manter um desses projetos ativo durante o longo prazo. Por outro lado, é um lugar comum afirmar que Portugal foi um país essencialmente marítimo por

¹²⁸ Charles R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, 1ª (Exeter: Carcanet, 1991), 1–3.

¹²⁹ Ibid., 4.

¹³⁰ Ibid., 10–11.

natureza; contudo, como BOXER facilmente demonstra, este brocado da sabedoria comum é extremamente difícil de substanciar empiricamente: durante todo o seu período imperial, Portugal sempre teve escassez ou, em certos períodos, inexistência de quantidades necessárias de marinheiros de alto mar experientes, para além a costa portuguesa só ser notável, tendo em conta este brocado, por não ter virtualmente nenhum porto de águas profundas, com a exceção de Lisboa e Setúbal, naquela altura¹³¹.

Politicamente, é possível encontrar no Portugal da viragem do século XIV para o século XV alguns indícios mais claros das forças motrizes da primeira fase de Expansão Marítima e construção imperial. O primeiro ponto de destaque será obviamente a implantação de uma nova dinastia reinante, a Dinastia de Avis, o que, num ambiente medieval e feudal, fez naturalmente surgir questões de legitimidade, quer interna, face às elites feudais portuguesas, quer externa, face a competidores estrangeiros, nomeadamente Castela, cujo monarca, D. João I de Trastâmara, esposo de D. Beatriz de Portugal, filha de D. Fernando, foi o pretendente ao trono português que D. João I de Avis teve que derrotar, para assegurar a sua pretensão real, particularmente na célebre Batalha de Aljubarrota. A necessidade de afirmar a nova dinastia como a legítima dinastia reinante em Portugal terá sido uma preocupação dos novos monarcas de Avis. Para além disso, desde o Tratado de Alcanizes em 1297, que Portugal tinha as suas fronteiras firmemente definidas e que, no essencial, se mantêm até aos dias de hoje, sendo as fronteiras mais antigas da Europa. Naturalmente que esta característica teve influências importante no processo de desenvolvimento do Estado Moderno precoce em Portugal, sendo a relação com o território um dos elementos característicos do Estado Moderno identificados em capítulo anterior. Mas, crucialmente, GASPAR RODRIGUES nota que esta estabilidade de fronteiras apresentava problemas específicos para a nobreza feudal: sendo a função essencial desta ordem social, no conjunto da sociedade de três ordens medieval, era a guerra e a proteção dos que rezavam (clero) e dos que cultivavam a terra (povo) e uma vez que a guerra era a principal fonte de prestígio e de aumento da riqueza e estatuto social, através de doações e honrarias por serviços prestados ao suserano, num Reino em paz e com fronteiras estáveis há pelo menos um século, sem novas terras para doar ou para criar novos membros da nobreza feudal, as oportunidades de ascensão social e política da nobreza estavam, naturalmente, asfixiadas¹³². A perspetiva de riquezas, honras

¹³¹ Ibid., 13–14.

¹³² Vítor Luís Gaspar Rodrigues, «Organização militar e práticas de guerra dos portugueses em Marrocos no século XV, princípios do século XVI», *Anais de História de Além-Mar*, n. 2 (2001): 156 e ss.

e títulos a ser conquistados ou criados em territórios fora do continente europeu foi um estímulo interessante para a nobreza aceitar os projetos expansionistas propostos pela Coroa e um instrumento à disposição do Rei para aliviar potenciais pressões de competição interna ou de descontentamento da nobreza feudal.

Dentro do mesmo âmbito de condições políticas favoráveis para o início do processo expansionistas, SUBRAHMANYAM, um outro observador externo e mais recente da Expansão portuguesa, destaca as lutas políticas que se verificaram em Portugal entre os séculos XIV e XVI, geradas pelas ambições centralizadoras precoces da Coroa, que deram origem a dois grandes partidos dentro das elites políticas, temporais e eclesiásticas, do Reino: o partido de Castela, mais favorável à manutenção dos antigos privilégios feudais, mesmo que isso dependesse do apoio a pretendentes castelhanos ao trono de Portugal; e o partido da Coroa, adepto de maior centralização de poder no Monarca. A eventual vitória deste último partido, em parte devido à ascensão ao trono e implementação bem sucedida da Dinastia de Avis, acabou não só por contribuir para uma centralização precoce de poderes na Coroa em Portugal, como também por criar uma distinção clara entre a nobreza terratenente das antigas casas nobiliárquicas e uma aristocracia de corte, ou nobreza de serviço, pondo à disposição do Rei mãos e mentes dispostas a fazer cumprir a sua vontade, na esperança de recompensas em termos de avanço social, prestígios e riqueza¹³³. SUBRAHMANYAM nota ainda outro ponto fundamental de natureza social, política e económica que acabou condicionar de forma importante as dinâmicas de Expansão Marítima e de construção imperial: a ausência em Portugal de uma classe burguesa e mercantil, proto-capitalista, e com acesso a capitais relevantes para o financiamento destes projetos¹³⁴.

As narrativas utilizadas para os primeiros atos de Expansão, nomeadamente as campanhas no Norte de África foram, ainda assim, como já foi referido, de natureza religiosa, imbuídas no espírito de cruzada contra o mundo muçulmano que ainda estava ativo na Península Ibérica (recorde-se que a expulsão definitiva do último reino muçulmano na Península se dá apenas no mesmo ano da viagem de Cristóvão Colombo às Antilhas americanas, com a conquista de Granada em 1492). Mas não só as campanhas no Norte de África resultaram desse desígnio evangelizador e cruzado, como também as

¹³³ Sanjay Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700*, 2ª (Oxford: Wiley-Blackwell, 2012), 33 e ss.

¹³⁴ *Ibid.*, 40-48.

primeiras viagens de exploração ao longo da costa ocidental africana e pelo Atlântico, que começaram por volta de 1419, imediatamente após a tomada de Ceuta, foram motivados por um desígnio que tinha tanto de religioso como de estratégico: o estabelecimento de contacto com o mitológico Preste João, lendário rei cristão de paradeiro incerto, mas que se acreditava poder vir a ser um aliado fundamental no combate aos infiéis e, particularmente naquele período, contra o Império Otomano¹³⁵.

A persistência e o eventual sucesso destas viagens de exploração atlântica devem muito ao seu principal mecenas, o Infante D. Henrique, Duque de Viseu, sob o incentivo, patrocínio e direção do qual se realizaram grande parte destas viagens iniciais de exploração¹³⁶. D. Henrique merece o título de Príncipe do Renascimento pelo seu esforço contínuo na promoção destas viagens que expandiram os limites do conhecimento europeu sobre o mundo, a sua forma e o seu conteúdo, tendo reunido à sua volta, não só navegadores capazes, como cartógrafos, matemáticos e todo o tipo de cientista que permitiram desenvolver os instrumentos e meios necessários para a navegação atlântica e garantir que todas as descobertas eram cuidadosamente registadas e estudadas¹³⁷. Esta acumulação de conhecimentos, primeiro pela Casa de Viseu e, após a morte do Duque e sendo o seu herdeiro o futuro rei D. Duarte, pela Coroa, foram cruciais para o sucesso destas expedições.

Sucesso esse manifestado pelas grandes descobertas feitas ao longo da costa africana durante o século XV e todas as oportunidades de comércio aí abertas, especialmente, em lugares de primazia, a do ouro da Guiné, e, no final do século, pela descoberta do caminho marítima para a Índia e a abertura da porta ao comércio direto das especiarias do Oriente. É com estas descobertas que o zelo cruzado dos monarcas portugueses começa a coexistir com as suas pretensões imperiais. O ouro da Guiné e as especiarias da Índia são assim os elementos catalisadores desta primeira fase imperial que irão incentivar de forma decisiva a Expansão Marítima e a construção do Império Ultramarino português nesta primeira fase, influenciando de forma decisiva as estruturas imperiais então desenvolvidas, que importa agora detalhar.

¹³⁵ Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, 15 e ss.

¹³⁶ Oliveira e Costa e Gaspar Rodrigues, *Construtores do Império*, 42–53.

¹³⁷ Luís de Albuquerque, *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*, 3ª (Lisboa: Europa-América, 1989), 105 e ss.

3. Estruturas do Império

O Império Ultramarino português, tendo em conta que foi o primeiro Império Ultramarino da época moderna, deu os seus primeiros passos de forma quase accidental. Ao explorarem e expandirem gradualmente os limites do conhecimento humano sobre o globo, os portugueses estavam também a explorar gradualmente os desafios apresentados pela construção imperial ultramarina e as possíveis soluções políticas, institucionais e económicas capazes de lidar com esses desafios e colher as vantagens das oportunidades que este tipo de impérios apresentava. Para além disso, este crescimento progressivo do Império Ultramarino português, acompanhando as suas explorações, fez com que o Império conhecesse várias fases de desenvolvimento. As duas primeiras grandes fases de desenvolvimento correspondem ao período entre o seu início no século XV e meados do século XVI e ao período que se iniciou a partir de meados do século XVI¹³⁸. Uma terceira fase pode ainda ser apontada, iniciando-se nas primeiras décadas do século XIX, com a independência do Brasil, contudo, esse é o ponto em que se pretende, para efeitos desta investigação, avaliar os efeitos do processo de Expansão Marítima no desenvolvimento do Estado Moderno em Portugal, pelo que está fora do âmbito da presente investigação.

No que diz respeito às duas grande fases cobertas pelo âmbito desta investigação, as diferenças entre as duas manifestam-se de várias formas: por um lado, o âmbito territorial da primeira fase tem como grande ênfase o Império Asiático e, consequentemente, o final dessa primeira fase coincide com o declínio do Império Ultramarino português na Ásia; a segunda fase, teve como grande ênfase o desenvolvimento da maior colónia portuguesa, o Brasil e termina, consequentemente, com a independência desta colónia. Contudo, estas fases podem ser também analisadas de acordo com as suas estruturas imperiais típicas: onde, por um lado, durante a primeira fase imperial, o Império Ultramarino português era essencialmente marítimo e comercial, conectado por uma rede de entrepostos comerciais e fortificações, sem grande ênfase no aspeto territorial, com a exceção da colonização das ilhas atlânticas, por outro lado, a segunda fase assistiu a um tipo de crescimento imperial assente na ocupação, domínio e exploração dos vastos territórios brasileiros e, bastante mais tarde, no continente africano.

¹³⁸ João Paulo Oliveira e Costa, «O Império Português em meados do século XVI», *Anais de História de Além-Mar*, n. 3 (2002): 87–122.

Esta distinção das diferentes fases imperiais orientará as próximas subsecções de forma analisar o desenvolvimento das estruturas imperiais do Império Ultramarino português.

3.1.A primeira fase imperial: a costa africana e o Império Asiático

Durante o século XV, o foco principal da exploração portuguesa foi a costa ocidental africana, cujas latitudes meridionais eram completamente desconhecidas aos geógrafos europeus antes destas viagens. De facto, é possível encontrar registos das mais variadas teorias e lendas sobre o que se esperaria os aventureiros portugueses daquele século: desde águas ferventes, a todo o tipo de animais e flora lendária e à perspectiva de um continente sem um ponto meridional e sem acesso ao Oceano Índico, que alguns geógrafos consideravam ser um mar interior.

Em vez de mares ferventes, o que os navegadores portugueses descobriram ao longo da costa africana foram extraordinárias oportunidades de comércio, para a dimensão e recursos daquele pequeno Reino. Ao ultrapassar as costas desoladas do deserto do Sahara e chegando às regiões tropicais daquela costa, os navegadores portugueses descobriram naquela região povos disponíveis para o comércio com os portugueses, em trocas bastante desiguais, de vários tipos de produtos, tais como malaguetas, madeiras tropicais, marfim, e, mais tarde, escravos, mas o mais importante de todos foi o Ouro da Guiné. Como descreve MAGALHÃES GODINHO, ao alcançarem as costas da Guiné, os portugueses alcançaram também os pontos de origem desse precioso metal que, até àquela altura, era transportado em caravanas por comerciantes muçulmanos ao longo do deserto do Sahara até às cidades comerciais do Norte de África. Ao alcançarem as regiões auríferas por mar, os portugueses tornaram-se numa alternativa bastante competitiva em relação aos mercadores caravaneiros no fornecimento deste metal aos mercados europeus¹³⁹. A importação de ouro da costa africana, e mais tarde do Brasil, tornou-se um dos principais motores da economia deste período e uma das principais fontes de rendimentos do monarca, através do *quinto* real, um tributo através do qual um quinto de todos os carregamentos de ouro que entravam no território português deveria ser entregue à Coroa. O comércio de ouro, pela sua própria natureza e

¹³⁹ Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, 2ª, vol. 1 (Lisboa: Presença, 1991), 139–82.

pela riqueza que gerava, corre o risco de ofuscar o comércio de outros produtos, mas que foram também fontes importantes de dinamismo económico e que colocaram Portugal no mapa da exportação de produtos exóticos para o continente, tal como o ouro da Guiné e da Mina puseram o Reino no mapa do comércio de metais preciosos na Europa.

Naturalmente que estas fontes de comércio e riqueza necessitaram de estruturas próprias de controlo e exploração. Ao contrário de outros impérios ultramarinos, não existia em Portugal uma classe de mercadores capazes de mobilizar os recursos financeiros e materiais para a exploração do comércio ultramarino. A solução desenvolvida pela Coroa portuguesa para regular o comércio nessa região foi a do estabelecimento de monopólios régios que eram alvo de doação para a exploração do comércio nas regiões descobertas. As doações durante este período dos monopólios do comércio da Guiné foram feitas a membros da nobreza, tendo em conta que não existia em Portugal uma classe burguesa capaz de fazer os investimentos necessários para explorar esse comércio. Nem mesmo o famoso contrato de concessão de Fernão Gomes, que continha os direitos do comércio da Guiné com a contrapartida da exploração de 100 léguas anuais ao longo da costa africana por conta do contratante, pode ser apontado como um exemplo do empreendedorismo de um proto-capitalista, uma vez que Fernão Gomes era também um membro da baixa nobreza. Por outro lado, em 1460 foi fundada em Lagos a Casa da Guiné, tendo sido depois relocizada para Lisboa em 1463 e sendo o seu nome alterado para Casa da Guiné e Mina (1482-1483), Casa da Índia e da Guiné (1499) e definitivamente designada simplesmente Casa da Índia a partir de 1503. Esta evolução de nomenclatura é uma manifestação clara da evolução dos interesses comerciais portugueses, seguindo as descobertas, primeira da Costa da Guiné, da grande fonte aurífera de São Jorge da Mina e finalmente do comércio da Índia. Esta organização funcionava como os armazéns da Coroa que exerciam controlo sobre todos os produtos importados de África e da Índia, para efeitos de taxação e de controlo das reexportações. Na sua maioria, os meus importados pertenciam à Coroa, transportados nas armadas que faziam as carreiras da Guiné e da Mina e, mais tarde, as armadas anuais que faziam a Carreira da Índia. A Casa da Guiné/Mina/Índia, e o seu *staff* de funcionários nomeados diretamente pela Coroa, intervinha numa primeira fase na preparação, aprovisionamento e armamento dessas armadas, bem como no final na viagem, onde os funcionários reais da Casa da Guiné verificavam e identificação todos os produtos importados, cobrava os

devidos impostos aduaneiros e controlava todos os produtos que eram posteriormente reexportados para os principais mercados da Europa¹⁴⁰.

No que diz respeito à presença colonial no continente africano durante este período de expansão inicial, o clima e as condições geográficas enfrentadas pelos aventureiros portugueses daquele período impediram uma fixação permanente de colonos naqueles territórios até bastante tarde no processo de Expansão Marítima. Assim, a presença portuguesa no continente africano neste período limitou-se ao estabelecimento de algumas feitorias, que consistiam apenas em algumas fortificações e armazéns, mantidas por uma guarnição de cavaleiros nobres e guerreiros plebeus e por agentes da Coroa ou dos titulares do monopólio comercial da região, responsáveis por adquirir os desejados produtos exóticos dessa região, que eram depois transportados pelas armadas regulares que mantinham o contacto entre estes entrepostos e a metrópole imperial¹⁴¹.

Os únicos, e importantes, aspetos de verdadeira expansão colonial que se iniciaram neste período dizem respeito à colonização das ilhas Atlânticas: Açores, Madeira, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe. A colonização das Ilhas Canárias também foi iniciada por fidalgos portugueses, contudo, após uma série de conflitos com Castela, a soberania sobre aquelas ilhas acabou por ficar definitivamente atribuída a Castela através do tratado de Alcáçovas. A colonização destas ilhas seguiu o conhecimento modelo das capitánias-donatárias, através do qual o Monarca, tido como senhor de todas as novas terras descobertas, as doava a título de senhorio donatário a um membro da aristocracia nobre que ficava responsável pela colonização e administração das ilhas. Com o passar dos tempos, e uma vez que os senhores donatários muitas vezes não prestavam a devida atenção à administração corrente das ilhas, sendo que alguns só raramente se deslocavam aos seus senhorios pessoalmente, o sistema foi evoluindo e deu lugar à criação de capitánias: circunscrições político-administrativas das ilhas atlânticas, titulados por um Capitão ou Capitão-Donatário, com a responsabilidade para, habitualmente *in loco*, administrar e gerir, política, social e economicamente, a sua capitania. Este modelo de colonização acabaria por vir a ser transportado para a colonização das vastidões brasileiras. As colónias atlânticas, desenvolvendo-se em ilhas que eram desabitadas antes da chegada dos primeiros colonos, permitiram a criação de

¹⁴⁰ Oliveira e Costa, «A Formação do Aparelho Central da Administração Ultramarina no século XV».

¹⁴¹ A. J. R. Russell-Wood, «Padrões de Colonização no Império Português, 1400-1800», em *A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800*, ed. Francisco Bethencourt e Diogo Ramada Curto, 1ª (Lisboa: Edições 70, 2010), 175 e ss.

sociedades tipicamente europeias, não só como colonos portugueses, mas também flamengos e franceses e cujas economias, para além de orientadas para a subsistência e crescimentos das populações de colonos, se centraram no desenvolvimento de produtos para exportação para a metrópole e reexportação para os mercados europeus, principalmente produtos agrícolas. Rapidamente se descobriu que as ilhas Atlânticas mais próximas dos trópicos, nomeadamente a Madeira, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, eram particularmente apropriadas para o cultivo de cana de açúcar, que rapidamente se tornou um produto importantíssimo para a economia portuguesa, que dominou o abastecimento dos mercados europeus deste produto antes do desenvolvimento das grandes plantações de açúcar nas Caraíbas e Brasil.^{142 143}

O acesso ao Oceano Índico abriu as portas à primeira joia da Coroa do Império Ultramarino português: o comércio de especiarias da Índia. A viagem de Vasco da Gama de 1498 abriu o riquíssimo comércio de especiarias do Oriente aos portugueses por uma nova rota Marítima. Esta rota não fez com que as especiarias trazidas para a Europa nos porões das naus portuguesa fossem significativamente mais baratas das especiarias transportadas por via terrestres pelas rotas caravaneiras e pelas galeras italianas. De facto, a introdução de especiarias nos mercados europeus através da Rota do Cabo não levou a uma alteração significativa dos preços desses produtos¹⁴⁴. Contudo, esta nova rota apresentava uma vantagem estratégica interessante, na medida em que retirava o controlo do comércio das especiarias da mão dos mercadores muçulmanos que dominavam o comércio na região e ao longo da Rota do Levante até ao Mediterrâneo.

Não admira portanto que as primeiras intervenção de Portugal naquela região tenham sido de natureza eminentemente militar, procurando, por um lado, adquirir parceiros comerciais, oferecendo serviços militares a potentados locais, num subcontinente politicamente bastante fragmentado, em troca de benefícios comerciais, e, por outro lado, combatendo os mercadores muçulmanos que durante o século XVI se mobilizaram para tentar combater o monopólio que o Estado da Índia procurava estabelecer naquela região sobre o comércio das especiarias. De facto, um dos primeiros grandes projetos empreendidos por Afonso de Albuquerque enquanto Vice-Rei do Estado

¹⁴² Artur Teodoro de Matos, ed., *A Colonização Atlântica - Tomo 1*, 1ª, Nova História da Expansão Portuguesa 3 (Lisboa: Estampa, 2005).

¹⁴³ Artur Teodoro de Matos, ed., *A Colonização Atlântica - Tomo 2*, 1ª, Nova História da Expansão Portuguesa 4 (Lisboa: Estampa, 2005).

¹⁴⁴ Lane, «National Wealth and Protection Costs», 17.

da Índia foi o da adaptação das capacidades navais portuguesas para combater naqueles ambientes. Um dos seus principais investimentos foi o da construção de pequenas barcaças para combate em rios ou junto à costa que funcionavam como plataformas de combate corpo a corpo, muito mais próximas das noções de combate cavaleiresco medieval e em detrimento dos modernos navios de alto bordo armados com peças de artilharia pesada¹⁴⁵. Esta opção estratégica, apesar dos resultados positivos de curto prazo que demonstrou, acabou por revelar as suas fraquezas no século seguinte, aquando da chegada de novos povos europeus desejosos de entrar no comércio das especiarias do Oriente.

Esta presença militar e a necessidade de controlar o comércio na região através do monopólio que a Coroa portuguesa pretendia estabelecer naquela região levou naturalmente à necessidade de estabelecer instituições de controlo político local, em nome da Coroa. Essa necessidade levou D. Manuel a fundar o Estado da Índia, já mencionado, em 1505, tendo nomeado como primeiro Vice-Rei D. Francisco de Almeida. Esta instituição política era a principal representante da Coroa portuguesa naquelas regiões, com jurisdição civil, criminal e militar para atuar em toda a região a Leste do Cabo da Boa Esperança, incluindo a costa oriental africana, o subcontinente indiano, o Sudoeste Asiático e o Extremo Oriente, até às ilhas do Japão. O *Regimento* do Estado da Índia continha os principais instituições e cargos políticos, administrativos, militares e judiciais, as suas competências, relações entre si e relações com as instituições políticas da metrópole, sendo um exemplo bastante interessante de organização política e administrativa moderna¹⁴⁶. Para além disso, aos Vice-Reis eram entregues ordens escritas pelos Monarcas, contendo as suas prioridades políticas, diplomáticas e militares, mantendo o Rei e o Vice-Rei um contacto tão regular quanto possibilitado pelo ir e voltar das armadas da Índia. Esta presença política, ainda assim, traduziu-se numa modesta presença territorial, centrada em apenas algumas cidades costeiras, tais como Goa, Damão, Diu, Macau e, durante alguns anos, Malaca e Ormuz, e outros postos fortificados, principalmente ao longo da costa oriental africana, e feitorias, sendo um império muito

¹⁴⁵ Vítor Luís Gaspar Rodrigues, «O Reforço do Poder Naval Português no Oriente com Afonso de Albuquerque (1510-1515): suas implicações», *Anais de História de Além-Mar*, n. 3 (2002): 155–64.

¹⁴⁶ Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700*, 59 e ss.

mais de soldados e marinheiros, que protegiam estes pontos fortificados de controlo de comércio, do que de colonos civis¹⁴⁷.

Através deste império essencialmente marítimo, conectado por pequenos postos fortificados, o Estado da Índia foi capaz de se insinuar lentamente nas dinâmicas de comércio do Oriente, apesar de nunca ter conseguido estabelecer um monopólio pleno do comércio daquelas paragens¹⁴⁸. Tendo em conta a reduzida dimensão territorial do Estado da Índia, naturalmente que a Coroa Portuguesa não produzia nenhuma das especiarias que reexportava na Europa, pelo que eram necessárias grandes quantidades de ouro para negociar com os magnatas hindus e muçulmanos, não só no subcontinente indiano, como nas ilhas do sudoeste asiático, que controlavam a produção de especiarias¹⁴⁹. Um dos principais instrumentos utilizados pelo Estado da Índia para controlar o comércio na região e garantir o respeito pelo monopólio da Coroa portuguesa foi a emissão de *cartazes*, i. e., autorizações administrativas atribuídas aos navios que poderiam negociar e transportar mercadoria coberta pelo monopólio régio. Uma grande parte das atividades do Estado da Índia, decorrendo da sua presença militar, eram atividades de cariz quase policial, de combate ao contrabando, para além das projeções externas de poderio militar e político, como o período em que D. Afonso de Albuquerque foi Vice-Rei exemplifica eloquentemente¹⁵⁰. Para além do comércio das especiarias, o Estado da Índia acabou por se envolver em muitos outros comércios da região, incluindo durante algumas décadas no comércio da prata com o Japão e, através de Macau, no comércio com o Império Chinês, através do qual chegaram as primeiras folhas de chá à Europa, sendo uma rainha portuguesa, Catarina de Bragança, célebre por ter introduzido o hábito do consumo de chá no Reino Unido, hábito que, séculos mais tarde, iria originar o deficit comercial entre o Império Britânico e o Celestial Império que iria despoletar as Guerras do Ópio.

Foi também durante este período que se iniciou a exploração e colonização da outra joia da Coroa do Império Ultramarino português: a terra de Vera Cruz, mais tarde designada por Brasil. O Tratado de Tordesilhas, assinado em 1494 entre Portugal e Castela, garantiu os direitos de soberania sobre o Brasil ao reino lusitano. Contudo,

¹⁴⁷ Alexandra Pelúcia, «Entre a honra e o proveito: nobres à margem do Estado português da Índia na primeira metade do século XVI», *Anais de História de Além-Mar*, n. 3 (2002): 68.

¹⁴⁸ Stuart B. Schwartz, «A Economia do Império Português», em *A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800*, ed. Francisco Bethencourt e Diogo Ramada Curto, 1ª (Lisboa: Edições 70, 2010), 31.

¹⁴⁹ Vitorino Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, 2ª, vol. 3 (Lisboa: Presença, 1987).

¹⁵⁰ Oliveira e Costa e Gaspar Rodrigues, *Construtores do Império*, 189–244.

aqueles territórios só viriam a ser oficialmente descobertos no ano 1500, por Pedro Álvares de Cabral, comandante da segunda armada a partir para a Índia com a missão de garantir a libertação de Vasco da Gama, que se encontrava cativo na Índia, e aprofundar os contactos comerciais com os potentados indianos. Logo a partir da sua descoberta, o Brasil apresentava um conjunto de oportunidades interessantes para o desenvolvimento do Império Ultramarino português, nomeadamente através do comércio de alguns produtos exóticos, nomeadamente o pau-brasil. Para além disso, vários exploradores foram também atraídos pelas perspectivas de metais e pedras preciosas por descobrir. Finalmente, ao contrário do subcontinente indiano, densamente habitado por civilizações milenares, o território brasileiro apresentava muito melhores perspectivas de colonização para as capacidades do Reino português que, recorde-se, era habitado por apenas um milhão de habitantes na altura.

O século XVI foi apelidado por NEWITT como o século da “grande diáspora portuguesa”¹⁵¹ e foi sem dúvida o século que viu o Império Ultramarino português no seu auge de poder e prestígio. O século XVII foi marcado por um declínio significativo do Império Asiático português e pela ultrapassagem, na corrida das ambições imperiais, do reino lusitano por outros Estados europeus, quer na Ásia, quer no continente africano. Este declínio e subalternização geraram uma mudança importante na orientação política e económica do império que se analisará na próxima secção.

3.2.A segunda fase imperial: declínio no oriental e transição atlântica

No início do século XVII, os portugueses começaram a ter alguma concorrência internacional pelo controlo do comércio asiático. Primeiro, navegadores e mercadores holandeses, ainda no final do século XVI, começaram a desafiar o monopólio comercial português sob o pretexto da guerra de independência contra os seus suseranos Habsburgo, que eram também os suseranos da Coroa portuguesa durante este período. É célebre, a este respeito, o apresamento da nau portuguesa Santa Catarina em 1603 ao largo de Singapura, por navios de uma das várias companhias de Amesterdão que viriam a ser reunidas mais tarde nesse ano na VOC. Por volta da mesma altura, mercadores ingleses da EIC começaram também a insinuar-se no comércio daquela região. Como NEWITT salienta, a principal vantagem que estes mercadores da VOC e também da EIC foi a sua

¹⁵¹ Malyn Newitt, *A History of Portuguese Overseas Expansion, 1400-1668*, 1ª (New York: Routledge, 2005), 92 e ss.

simples capacidade de mobilizar mais recursos financeiros e militares do que a Coroa portuguesa e o Estado da Índia eram capazes¹⁵². O início do século XVII foi assim marcado por um combate desigual entre o Estado da Índia e os mercadores holandeses e ingleses, capazes de mobilizar mais recursos financeiros, mais e melhores navios, mais marinheiros e soldados, em que a mera superioridade numérica foi suficiente para votar os portugueses a um papel secundário naquele comércio, ainda que não tenham sido completamente expulsos. O Estado da Índia e a Coroa portuguesa procuraram ainda assim reagir e foram encetadas um conjunto de reformas políticas, administrativas e militares que procuraram dar resposta a estes avanços holandeses e ingleses, contudo, em meados do século XVII o declínio português no Oriente estava praticamente consumado. Esse facto é claramente demonstrado no contrato de casamento de D. Catarina de Bragança e o rei Carlos II da Grã-Bretanha, assinado em 23 de junho de 1661, em que Portugal, como parte do dote da futura rainha inglesa concedia àquele Reino uma série de privilégios de comércio no Brasil e no Oriente, bem como territórios em Bombaim e no Norte de África.

Confrontada com este declínio do Império no Oriente, responsável por uma parte bastante substancial das suas receitas durante o século anterior, a Coroa portuguesa passou a ter no Brasil e no comércio atlântico a sua principal fonte de rendimentos e espaço de expansão imperial. Esta transição para o cenário atlântico tinha, aliás, já sido iniciada durante o reinado de D. João III, ainda na primeira metade do século XVI, quando a colonização do Brasil se começou a desenvolver com maior ímpeto. Como argumenta OLIVEIRA E COSTA, foi através das reformas levadas a cabo por este monarca que o Império Ultramarino português começou a ganhar características de um império colonial e territorial no sentido mais próprio do termo, ao contrário das estruturas assente no controlo de rotas comerciais e de pequenos enclaves estratégico prevaletentes no Império do Oriente¹⁵³. À medida que o declínio no Oriente se acentuava e fazia sentir as suas consequências nos cuidadosos registos comerciais e financeiros da Casa da Índia, a importância do Brasil e da colonização atlântica foi crescendo, até que o eixo central do Império transitou do Índico para o Atlântico.

Como já se tem vindo a aludir, a colonização brasileira assumiu um cariz essencialmente territorial, assente na ocupação e desenvolvimento dos vastos territórios brasileiros, do Maranhão a Santana. Para este efeito, em 1534, D. João III dividiu o

¹⁵² Ibid., 203 e ss.

¹⁵³ Oliveira e Costa, «O Império Português em meados do século XVI».

território brasileiro atribuído a Portugal pelo Tratado de Tordesilhas em doze capitanias, reaproveitando o sistema que tinha demonstrado ser o mais eficaz para a colonização das ilhas da Madeira e de Cabo Verde, cujas fronteiras corriam em linhas latitudinais perfeitamente paralelas. A colonização destes territórios, a cargo dos seus capitães donatários, foi feita principalmente por emigrantes, maioritariamente portugueses, que foram estabelecendo povoamentos e grandes plantações, principalmente de açúcar, café e tabaco, que foram o grande motor económico daquelas colónias. O desenvolvimento de economias de plantação em larga escala teve também o efeito de converter o papel dos entrepostos comerciais estabelecidos ao longo da costa ocidental africana, cujo principal papel económico dentro do império passou a ser o do fornecimento de escravos para as plantações que se foram desenvolvendo por todo o Brasil. O sistema de capitanias foi, contudo, considerado como um fracasso no Brasil, tendo apenas a Capitania de Pernambuco atingido um moderador sucesso económico e político, o que, associado às dificuldades sentidas pelos restantes capitães por falta de recursos, humanos e materiais, para o desenvolvimento das suas capitanias e à necessidade de lidar com as pressões das tribos indígenas sobre os povoamentos e plantações portuguesas, levou a Coroa ainda em 1548 a nomear o primeiro Governador-Geral do Brasil, iniciando um processo de centralização do governo no Brasil que levaria à sua elevação ao estatuto de Vice-Reino em 1815 por D. João VI.^{154 155}

O Brasil tornou-se assim o motor económico do império, através da exportação de grandes quantidades de produtos exóticos, provenientes das já referidas plantações, do pau-brasil e outras matérias-primas extraíveis do território e, a partir do início do século XVIII, de grandes quantidades de ouro, descobertas no território interior de Minas Gerais, mas que, no início do século XIX estavam já completamente esgotadas. Contudo, o império tinha já há muito tempo perdido a sua importância no plano internacional. De facto, o predomínio de outros competidores internacionais, nomeadamente a Inglaterra, Reino Unido a partir de 1707, que durante este período se encontrava na senda que a conduziria à hegemonia global, começou a afastar a predominância deste pequeno reino. Essa perda de predomínio político e económico do Império Ultramarino português é claramente demonstrada através de uma série de tratados internacionais desiguais com o

¹⁵⁴ Harold Johnson e Maria João Nizza da Silva, eds., *O Império Luso-Brasileiro, 1500-1620*, 1ª, Nova História da Expansão Portuguesa 6 (Lisboa: Estampa, 1992).

¹⁵⁵ Frédéric Mauro, ed., *O Império Luso-Brasileiro, 1620-1750*, 1ª, Nova História da Expansão Portuguesa 7 (Lisboa: Estampa, 1991).

Reino Unido, com o qual, Portugal mantinha aliás a mais longa aliança da Europa, que subalternizaram o Império português e o ajustaram de modo a que se integrasse no circuito económico britânico, numa posição de dependência económica e política, agindo quase como uma periferia daquele grande Império Ultramarino¹⁵⁶. Para além do já referido contrato de casamento entre Catarina de Bragança e Carlos II, exemplo paradigmático desta periferização do Reino de Portugal em relação ao Império inglês da altura é o Tratado de Methuen, assinado em 1703, integrado no decurso da Guerra da Sucessão Espanhola, assente numa relação económica claramente desigual e que, virtualmente, colocou a economia portuguesa na dependência da economia inglesa, levando ao colapso das reformas industriais e infraestruturais iniciadas pelo Conde da Ericeira, D. Luís de Meneses. Ainda que tenha sido fundamental para garantir a integridade da colónia brasileira, o Tratado levou ainda assim famosamente este conde ao suicídio, tão desastrosas para a economia portuguesa eram as suas cláusulas.

4. Declínio imperial e dificuldades infraestruturais

Chegado ao início do século XIX, Portugal encontrava-se numa situação de fragilidade política e económica considerável. Vários anos de invasões por parte de tropas da França napoleónica e da participação de tropas portuguesas durante todo o período da Guerra Peninsular, acrescido à fuga da corte para o Rio de Janeiro e o estabelecimento de um governo provisório, controlado pelo Império Britânico, criaram as condições ideais para uma Revolução Liberal, em 1820, que terminou com o regime monárquico absoluto em Portugal e abriu a porta à formação de um regime liberal de monarquia constitucional. Em 1822, o Portugal revolucionário sofre ainda um outro golpe mais grave, a independência do Brasil, cujo comércio de importações e reexportações representava cerca de dois terços das receitas do Estado português da altura, em impostos aduaneiros¹⁵⁷. O que se seguiu foi um período de violência política sem precedentes da história moderna de Portugal, incluindo a Guerra Civil de 1828-1834 e uma série de revoltas, pronunciamentos militares, golpes palacianos, que só seriam definitivamente estabilizados com os governos da Regeneração de 1851, que reinstauraram a paz e estabilidade social e política em Portugal depois deste conturbado período. O principal

¹⁵⁶ Pedro Tavares de Almeida, «As Chaves do Período», em *A Construção Nacional - 1834-1890*, ed. Pedro Tavares de Almeida, 1ª (Carnaxide: Objectiva, 2013), 22–24.

¹⁵⁷ Rui Branco, «A Vida Política», em *A Construção Nacional - 1834-1890*, ed. Pedro Tavares de Almeida, 1ª (Carnaxide: Objectiva, 2013), 49.

argumento que se pretende com esta investigação avançar é que este colapso institucional se deveu, pelo menos em parte relevante que merece uma explicitação autónoma, sem prejuízo de outros fatores, às deficiências estruturais do próprio Império Ultramarino português.

Para encontrar os primeiros indícios destas deficiências estruturais do Império Ultramarino português é preciso remontar às suas origens. Como ficou atrás explicitado, logo desde os seus primeiros passos, o processo expansionista português foi liderado e empreendido pela Coroa, como principal agente da expansão. Os passos precoces que foram dados pela Coroa portuguesa no sentido da centralização do poder régio e a derrota dos setores da nobreza feudal que a este desígnio se opunham, com a implantação da Dinastia de Avis e a criação de uma nobreza de serviço distinta, fizeram com que a Coroa portuguesa, nos inícios da expansão, fosse a única força política no Reino com o poder económico e político para liderar um tão grande empreendimento. O poder da Coroa no controlo do processo expansionista pode ser imediatamente apreendido através da análise das nomeações feitas pelos monarcas para os postos de liderança política, militar e administrativa criados para gestão dos novos focos de desenvolvimento imperial: as capitânias das armadas, os postos burocráticos nos mais variados pontos do império e as chefias militares das várias expedições do período inicial de expansão foram virtualmente todos ocupados por fidalgos e cavaleiros da Casa Real, diretamente dependentes do Rei para o seu próprio avanço social, económico e político e provenientes desta nobreza de corte que se formara em torno dos Monarcas de Avis¹⁵⁸.

Por outro lado, a inexistência de uma classe burguesa e mercantil dinâmica, movida pelas lógicas do capitalismo moderno e da livre concorrência no mercado que por esta altura davam os seus primeiros passos na Europa, fez com que os Monarcas se vissem colocados, não só na dianteira política do processo de expansão imperial, mas também na dianteira económica da sua expansão, sendo estes responsáveis por grande parte dos investimentos iniciais nas expedições comerciais, em África e no Oriente. É esta a razão pela qual estas expedições comerciais portuguesas nunca foram somente de natureza comercial, sendo sempre enquadradas por fatores de natureza política e militar, partes da grande estratégia imperial dos Monarcas portugueses. Naturalmente que estes monarcas, confrontados com a necessidade de arcar com o grosso das despesas e investimentos da expansão, recorreram ao estabelecimento de monopólios régios nos comércios de uma

¹⁵⁸ Oliveira e Costa, «A Formação do Aparelho Central da Administração Ultramarina no século XV».

série de bens exóticos, nomeadamente o importantíssimo monopólio da pimenta, e a estabelecer todo o género de tributos e impostos respeitantes ao comércio com as áreas de expansão imperial, como o *quinto* real sobre o ouro. Por outro lado, o tipo de administração criado para gerir este império foi de natureza eminentemente patrimonialista, assente na dependência política, social e económica da já referida nobreza de serviço para a qual o Império agia como um meio para a obtenção de riqueza, prestígio e poder político e do qual os Monarcas se serviram para efeitos de cooptação política das elites nacionais. O poder do monarca da dianteira do processo expansionista estendia-se até às questões eclesiásticas, através das prerrogativas reais do chamado Padroado Régio, que permitiram ao Monarca exercer um firme controlo da participação do próprio clero no processo de Expansão Marítima e de construção imperial¹⁵⁹.

Firmemente colocado na dianteira do processo expansionista e imperial, o Monarca alcançou também o lugar incontestado de maior centro de poder político nacional, acima de qualquer outro polo de poder político que ainda resistisse do período medieval, tornando-se o mais rico, mais poderoso e mais prestigiado de todos os membros da nobreza portuguesa por uma larga margem, apoiado numa nobreza de serviço ativa e leal. Contudo, este poder do Monarca e, mais tarde, do Estado era completamente dependente do Império Ultramarino e da riqueza e poder por aquele gerado.

MAGALHÃES GODINHO sumariza esta situação de forma bastante eloquente: “Mas o Estado-mercador encerra pelo menos três contradições estruturais. Em primeiro lugar, constitui o seu capital graças ao imposto sobre as actividades comerciais-industriais privadas, logo a sua prosperidade é comandada pelo florescimento destas actividades; mas, como exerce ele próprio a mercancia, açambarca os tratos de mais apetitosos lucros e assim restringe o campo dos particulares, anemiza o sector particular e acaba por se anemizar a si próprio. Em segundo lugar, conquanto empresa mercantil, não organizou a sua gestão consoante as normas destas empresas. Em terceiro lugar, os privilegiados chamam a si os lucros, não se poupa para auto-financiamento e a fim de realizar novos investimentos. E como o Estado não assenta sobre as rendas fundiárias, mas mantém uma ordenação jurídica em estados e ordens, essas rendas vão sobretudo para o clero e para os

¹⁵⁹ Isabel dos Guimarães Sá, «Estruturas Eclesiásticas e Acção Religiosa», em *A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800*, 1ª (Lisboa: Edições 70, 2010), 265–92.

senhores, dando-se um atraso da estruturação capitalista da própria sociedade quando o Estado parecia ter enveredado por este caminho.”¹⁶⁰

A perda do Brasil veio expor uma realidade perigosa no reino de Portugal: apesar deste Reino ter sido, em alguns aspetos, pioneiro no processo de centralização do poder político real na Europa, HESPAÑA nota que as relações entre o Monarca, a aristocracia terratenente e o clero, no que diz respeito à administração do território, à partilha de poder político, judicial, administrativo e, mormente, fiscal, permaneceram virtualmente inalteradas durante todo o período de Expansão Marítima e construção imperial até à independência do Brasil. Os nobres e o clero portugueses continuaram durante todo este período a exercer os seus diretos senhoriais, crucialmente no que diz respeito à cobrança de impostos, virtualmente imperturbados no exercício dessas prerrogativas pelo Monarca¹⁶¹, cuja fonte de receitas era o Império Ultramarino, com uma breve exceção durante as Guerras da Restauração, em meados do século XVII, que assistiram a algumas reformas fiscais para financiar a guerra com Espanha. MATA, num recente trabalho, confirma empiricamente esta análise, através da ponderação de dados que permitem compreender muito claramente, por um lado, a dependência do Estado central português de recursos fiscais provenientes do Império Ultramarino e, por outro lado, a sua incapacidade de dissolver os privilégios fiscais dos estados e ordens sociais¹⁶².

Como se disse anteriormente, a perda do Brasil representou a perda de dois terços das receitas do Estado português e quando os novos governos liberais olharam para o interior do reino acharam-se sem os meios característicos do poder infraestrutural dos Estados Modernos para recolher receitas dentro do seu próprio território. Deste modo, os períodos de violência política que se seguiram podem ser tanto interpretados como lutas pelo controlo político do novo regime político que emergia, entre a facção reacionária, miguelista, que pretendia manter as antigas dinâmicas e equilíbrios de poder no Reino, mantendo a monarquia absoluta, e a facção liberal que pretendia criar uma nova ordem política, liberal e constitucional, como um conflito em que o novo regime liberal tinha como principal objetivo conquistar um grau de controlo sobre o território e de projeção e penetração do poder infraestrutural do Estado que a monarquia absoluta nunca foi capaz

¹⁶⁰ Magalhães Godinho, «Finanças Públicas e estrutura do Estado», 61–62.

¹⁶¹ António Manuel Hespanha, *As vésperas do Leviathan - Instituições e poder político, Portugal - século XVII*, 1ª (Coimbra: Almedina, 1994).

¹⁶² Eugénia Mata, «From pioneer mercantile state to ordinary fiscal state, 1498-1914», em *The Rise of the Fiscal States - a Global History, 1500-1914*, ed. Bartolomé Yun-Casallila, Patrick K. O'Brien, e Francisco Comín Comín, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 2012), 215–32.

de alcançar. Não admira, portanto, que este período tenha sido também marcado por profundíssimas reformas administrativas e fiscais, da qual merecem destaque as reformas de Mouzinho da Silveira, e de desenvolvimento de grandes projetos infraestruturais, principalmente já durante o período da Regeneração e do Fontismo¹⁶³. Considerando os dados empíricos providenciados no estudo de MATA, o século XIX corresponde assim a um período de diminuição do peso percentual das receitas estaduais provenientes de impostos aduaneiros, ligados ao comércio ultramarino, apesar de esse peso ser ainda esse peso seja ainda elevado, quando comparado com outros Estados europeus durante o mesmo período¹⁶⁴. Paralelamente, e como demonstram os dados considerados por CARDOSO e LAINS, o século XIX foi marcado por um extraordinário aumento quer das receitas fiscais, quer do recurso a instrumentos financeiros de crédito público¹⁶⁵, resposta dos governos liberais a esta deficiência estrutural do Império Ultramarino português que se repercutiu de forma indelével no desenvolvimento do aparelho fiscal do Estado português.

Conclui-se então que as deficiências estruturais do Império Ultramarino português foram responsáveis pelo congelamento das dinâmicas modernas que se verificavam em toda a Europa de centralização do poder político e administrativo dos Estados Modernos e de penetração do poder infraestrutural desse tipo de Estado em todas as camadas da sociedade, que permitisse a sua administração por um único centro de poder: o Estado soberano e territorial. Foi necessária a perda da segunda joia da Coroa do Império Ultramarino português para que aquele reino finalmente embarcasse num processo de modernização política que já se encontrava em grande desenvolvimento virtualmente em toda a Europa.

¹⁶³ Branco, «A Vida Política», 52 e ss.

¹⁶⁴ Mata, «From pioneer mercantile state to ordinary fiscal state, 1498-1914», 226.

¹⁶⁵ Pedro Lains e José Luís Cardoso, «Public Finance in Portugal, 1796-1910», em *Paying for the Liberal State - The Rise of Public Finance in Nineteenth-Century Europe*, ed. Pedro Lains e José Luís Cardoso, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 2010), 251–78.

Capítulo IV

O Império Ultramarino Britânico

1. O caminho para uma hegemonia global

Olhar para o Império Ultramarino Britânico é olhar para o exemplo mais completo de como o processo de Expansão Marítima pode determinar a ascensão de um Estado relativamente periférico no início da Idade Moderna na Europa a poder hegemónico global durante os séculos XIX e primeira metade do século XX. No seu apogeu, o Império governado a partir de Londres cobria mais de um quarto da superfície do globo e abrangia e um quarto da população mundial, o maior império da história, o que, aliado ao controlo que a *Royal Navy* exercia sobre os oceanos, fez com que o período deste apogeu imperial britânico fosse coroado com as romanas honrarias do título *Pax Britannica*.

Chegado ao seu apogeu vitoriano, este vasto Império Ultramarino havia já derrotado inúmeros competidores internacionais pelo lugar de primeira potência colonial, primeiro Espanha, depois a República das Províncias Unidas e França, ou tinha conduzido, por meio diplomáticos, o Império Ultramarino Português à sua dependência política. O comércio mundial, tendo em Londres o seu centro económico mundial, na conclusão de uma caminhada ao longo da Idade Moderna em que o centro económico mundial foi progredindo de Sul para Norte e do Mediterrâneo para o Atlântico, era dominado pelos padrões e estruturas do comércio britânico: as suas rotas, padrões de produção e consumo influenciaram todo o mundo, principalmente após a explosão da Revolução Industrial. Politicamente, durante as Guerras Revolucionárias e Napoleónicas e após o Congresso de Viena, o principal objetivo de política externa britânica foi o de manter um equilíbrio de poderes no continente europeu de modo a que nenhuma potência no continente estivesse em posição de contestar o domínio naval e colonial britânico. Esta *Pax Britannica* apenas viria a terminar com o final da Segunda Guerra Mundial e o início da Guerra Fria, com a emergência das duas superpotências desse período.

Esta posição alcançada pelo Reino Unido de forma consumada no início do século XIX deve-se, naturalmente, a uma multiplicidade de fatores: a sua posição insular, as suas formas políticas constitucionais *avant la lettre* e consequente relativa estabilidade política (com a exceção de experiências alternadas de absolutismo régio e republicanismo, durante o século XVII, com o pano de fundo de uma grave guerra civil e culminando com

a pacífica Gloriosa Revolução de 1688, que “restaurou” a estrutura da monarquia constitucional e parlamentar, a história política de Inglaterra e mais tarde do Reino Unido foi pautada por transições relativamente pacíficas), uma Revolução Industrial precoce, entre outros. Não se pretende aqui advogar uma explicação mono-causal da ascensão britânica. Contudo, é inegável o papel que o Império Ultramarino Britânico desempenhou nessa ascensão e, em certos casos, a criar as circunstâncias através dos quais outros fatores pudessem florescer.

A Expansão Marítima britânica, assente nas diversas estruturas imperiais que foram sendo criadas para dar resposta aos desafios e oportunidades criadas por aquele grande processo histórico, oferece o exemplo mais perfeito de como este processo impactou o desenvolvimento daquele Estado de forma a ser capaz de capturar e manter uma posição hegemónica global durante cerca de um século e meio. O argumento que se pretende aqui traçar é o de que esse resultado foi possível tendo em conta as formas como o Estado – a Coroa e o Parlamento – foram capazes de utilizar os grandes recursos gerados pelo seu Império Ultramarino para aumentar o poder infraestrutural do Estado, fortalecendo e expandindo as suas instituições políticas e administrativas num virtuoso ciclo de reforço mútuo entre a Metrópole e o Império e entre *power and profits*.

2. Origens do Império

No final da Idade Média, o Reino da Inglaterra viu-se envolvido num grande conflito epocal e, para os dois principais reinos envolvidos, um verdadeiro conflito existencial: a Guerra dos Cem Anos. Com raízes eminentemente dinásticas e feudais, este conflito tornou-se, principalmente durante as suas últimas décadas, um curioso laboratório de análise de vários aspetos do feudalismo tardio e as suas dinâmicas de crise enquanto sistema económico e, de forma muito mais importante, político. Tanto França como Inglaterra encontraram neste conflito os embriões dos Estados que, mais tarde, viriam a substituir as estruturas políticas feudais. No caso de França, a Guerra dos Cem Anos agiu como um fator de sedimentação da legitimidade da nova Dinastia Valois, ramo cadete e sucessor da Dinastia Capetiana, e como primeiro impulsor do processo de centralização política naquele Reino, que encontraria a sua primeira expressão mais relevante poucas décadas mais tarde, com as campanhas italianas (1494-1498) de Carlos VIII, à cabeça daquele que é considerado como um dos primeiros exércitos modernos. Episódios importantes da Guerra dos Cem Anos profetizavam já a grande revolução

militar que se verificaria mais tarde por toda a Europa e, como foi já analisado, teria um papel decisivo no desenvolvimentos dos Estados Modernos na Europa Ocidental: a estrondosa derrota da fina flor da cavalaria nobiliárquica francesa pelos plebeus arqueiros ingleses na Batalha de Agincourt (1415), a importância crescente da infantaria nas Batalhas de Crécy (1346) e Poitiers (1356), prenunciavam já uma mudança de paradigma na ciência bélica, longe da tradicional guerra feudal dominada pela cavalaria pesada. Para o reino inglês, este conflito teve duas grandes consequências que importa aqui salientar: por um lado, o fim da Inglaterra francesa, com a perda dos últimos enclaves da Coroa britânica naquele território, cortou as principais ligações daquele reino com as dinâmicas políticas do continente e “insularizou” aquele reino que, a braços com o rescaldo financeiro e social da derrota naquele conflito, iniciou um longo período de conflito dinástico conhecido como a Guerra das Rosas (1455-1487)¹⁶⁶; por outro lado, as necessidades impostas por este conflito, no que diz respeito à mobilização e aprovisionamento de exércitos, contribuíram para o fortalecimento do aparelho administrativa da Coroa, um dos primeiros passos no processo de centralização política daquele Estado¹⁶⁷.

A conclusão da Guerra das Rosas, por sua vez, assistiu à vitória da Casa de Lancaster e a ascensão da Dinastia Tudor, com o novo monarca Henrique VII Tudor (1485-1509). O período Tudor, tal como o período Stuart que lhe seguiu imediatamente, assistiram ao desenvolvimento dos primeiros ímpetus expansionistas daquele Reino em direção ao Atlântico. Tradicionalmente e, na perspetiva desta investigação, não inocentemente, este período tem sido analisado como um período de profundas reformas estruturais do Estado inglês, no sentido da centralização de poderes na Coroa e da sua modernização política. O reinado de Henrique VII assistiu a profundas reformas do sistema fiscal, centralizando os poderes de cobrança de impostos na Coroa e nível nacional, substituindo os antigos tributos locais e desenvolvendo os poderes de tributação da Coroa com maior autonomia face ao Parlamento. O reinado de Henrique VIII, especialmente sob a liderança de Thomas Cromwell, assistiu também a grandes passos de desenvolvimento do aparelho burocrático do Estado inglês e de centralização dos poderes da Coroa – talvez o exemplo mais gritantes seja a quebra com a Igreja Católica de Roma

¹⁶⁶ Christine Carpenter, *The Wars of the Roses: Politics and the Constitution in England, c. 1437-1509*, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 1997).

¹⁶⁷ Edward Powell, «Lancastrian England», em *The New Cambridge Medieval History*, 1ª, vol. 7 (Cambridge: Cambridge University Press, 2008), 457–76.

e a apropriação das terras eclesiais, que aumentaram significativamente o conjunto das propriedades reais e as possibilidades de redistribuição dessas terras a antigos e novos aristocratas terratenentes – ainda que à custa de muitos e prolongados confrontos com o Parlamento.

É também durante o reinado destes monarcas que a Coroa inglesa começou a interessar-se pelas novas oportunidades que a abertura do Atlântico proporcionava. No final do século XV, já os portugueses se encontravam avançados na exploração da costa africana, tendo em 1488 dobrado o Cabo da Boa Esperança. Ao longo da costa ocidental daquele continente, a Coroa portuguesa tinha já começado a desenvolver contactos comerciais com os povos daquela região, estabelecendo uma rede de feitorias, principalmente ao longo da Costa da Guiné, donde começaram a sair frotas carregadas de uma série de produtos exóticos, mas, acima de tudo, de ouro que, antes, seguia por rotas caravaneiras controladas por comerciantes muçulmanos das tribos e reinos do Magrebe pelo Sahara. Os primeiros atos de que se podem enquadrar dentro de um desígnio expansionista do Estado inglês foram essencialmente predatórios e de reconhecimento, tendo o rei Henrique VII autorizado uma série de atos de corso contra mercadores algo longo da costa guineense (não obstante a longa e ainda duradoura aliança entre os reinos de Portugal e Inglaterra) e financiou as expedições de João Caboto, navegador natural de Veneza, para a exploração das extremidades setentrionais do continente americana – o Golfo de S. Lourenço, a Terra Nova e o Canadá Atlântico¹⁶⁸. Henrique VIII refreou um pouco estas primeiras passadas dadas pelo seu pai no sentido de uma perspectiva Atlântico para o Reino inglês, reacendendo algumas das suas pretensões mais continentais, tendo aquele monarca participado ativamente nas dinâmicas políticas europeias do seu período, tendo, inclusivamente, chegado a avançar o seu nome para a eleição como Sacro-Imperador Romano Germânico¹⁶⁹.

A vocação Atlântica e expansionista deste reino viria a encontrar o seu ponto de partida decisivo no reinado de Isabel I, que sucedeu ao seu pai, Henrique VIII, depois de alguns sobressaltos dinásticos. É durante o seu reinado que a armada inglesa, até aí ainda relativamente reduzida em termos de dimensão e suplementada por grandes números de corsários privados, mas tripulada por marinheiros muito experientes, viria a infligir a primeira grande derrota naval ao Império Espanhol de Filipe II, numa série de confrontos

¹⁶⁸ Oliveira e Costa, *Mare Nostrum - Em Busca de Honra e Riqueza*, 148.

¹⁶⁹ Simms, *Europa: a Luta pela Supremacia*, 51.

ao longo do Canal da Mancha durante o ano de 1588 que culminaram na derrota da Armada Invencível reunida por aquele monarca espanhol com a intenção de trazer o reino inglês de volta ao mundo Católico, fazendo valer as suas pretensões *de jure uxoris* através seu casamento com Maria, Rainha dos Escoceses, uma das pretendentes ao trono inglês. Foi também durante este reinado que ocorreram mais viagens de exploração, nomeadamente de Walter Raleigh, ao qual a Rainha concedeu uma carta de exploração, colonização e domínio sobre as terras que descobrisse no Novo Mundo, e de Francis Drake, o primeiro capitão a concluir uma viagem de circunavegação do globo, depois de Fernão de Magalhães ter morrido durante a travessia. Poucos anos antes do falecimento da Gloriana, viria também a ser estabelecida aquela que é uma das grandes instituições do Império Ultramarino Britânico: *The Honourable East India Trading Company*, estabelecida por carta régia a 31 de Dezembro de 1600. Esta companhia majestática viria tornar-se na principal forma dinamizadora da expansão dos interesses britânicos no continente asiático, tendo acabado por dominar politicamente a totalidade do subcontinente indiano até ao estabelecimento do *British Raj* em 1858, e que mantinha contactos comerciais com todos os potentados asiáticos, exercendo e protegendo os monopólios britânicos do comércio naquela região.

Neste período seminal do Império Ultramarino Britânico, importa ainda destacar uma importante experiência colonial inglesa, ainda que, rigorosamente, esta caia fora do âmbito do conceito de Expansão Marítima aqui definido, enquanto processo transcontinental: a colonização da Irlanda durante o início da Idade Moderna. Desde o século XII que este território foi objeto de domínio normando, em vários graus de intensidade e de penetração no tecido social e político das populações irlandesas locais. Durante o reinado de Henrique VIII, na sequência de uma revolta do Conde de Kildare, um dos principais aristocratas irlandeses, deu-se a (re)conquista daquela ilha pela dinastia Tudor. Durante os séculos XVI e XVII, a ilha foi alvo de um processo de construção política eminentemente colonial: aquela ilha só muito mais tarde viria a ser integrada plenamente no *body politic* do Reino Unido através do *Act of Union* de 1800 e, principalmente do durante o início da Idade Moderna, foi sujeito a uma intervenção política por parte das autoridades britânicas com um objetivo declarado nas fontes da época de “*civilizing those rude partes*”¹⁷⁰. Durante estes séculos, assistiu-se ao

¹⁷⁰ Jane H. Ohlmeyer, «“Civilizing of those rude partes”: Colonization within Britain and Ireland, 1580s-1640s», em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*,

surgimento de um grande empreendimento de tipo colonial, liderado por aristocratas ingleses que estabeleciam, nas terras que lhes eram concedidas, estruturas agrícolas segundo um modelo de plantação que mais tarde veria a servir de modelo para as colónias no continente americano assentes desse tipo de produção agrícola¹⁷¹, acompanhada de um esforço de urbanização daquela ilha, na medida em que as cidades, pelas suas próprias características, constituíam centros nodais dos aparelhos burocráticos e de projeção da soberania interna dos Estados Modernos. Através deste processo de (re)organização económica e política da Irlanda, através do estabelecimento de inúmeras plantações, detidas e governadas por aristocratas ingleses, mas cultivadas pelas populações irlandesas nativas, a Irlanda foi assim a primeira experiência colonial inglesa e serviu para elaborar e explorar vários modelos administrativos, económicos e políticos que viriam a ser mais tarde úteis no processo de colonização que verdadeiramente cabem dentro do conceito de Expansão Marítima que aqui se propõe.

3. Estruturas do Império

Dos Estados que deram início ao processo de Expansão Marítima europeia no início da Idade Moderna, o Reino da Inglaterra foi o último a entrar neste processo, motivado em grande medida por questões de competição internacional com o seu principal rival no continente europeu, a Espanha Habsburgo, a maior potência colonial da altura e particularmente durante o período de União das Coroas Ibéricas e respetivos impérios coloniais entre 1580-1640. De facto, apesar das expedições realizadas por Caboto poderem ser consideradas como um dos primeiros atos de Expansão Marítima daquele reino, a primeira tentativa série de estabelecimento no continente americano data de apenas 1583, com a expedição de Sir Humphrey Gilbert, altura em que o Império Espanhol nas Caraíbas e nas regiões central e sul do continente americano era já uma realidade bem estabelecida e os próprios franceses haviam já estabelecido uma colónia no

ed. Nicholas Canny, 1ª, *The Oxford History of the British Empire 1* (Oxford: Oxford University Press, 2001), 124–47.

¹⁷¹ T. C. Barnard, «New Opportunities for British Settlement: Ireland, 1650-1700», em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas Canny, 1ª, *The Oxford History of the British Empire 1* (Oxford: Oxford University Press, 2001), 309–27.

Golfo de São Lourenço. Como refere PADGEN, “[t]he English came late, and they began, as most newcomers do, as self-conscious imitators”¹⁷².

Contando apenas como experiência própria as plantações que estavam a ser estruturas e desenvolvidas na Irlanda, os ingleses seguiram, pelo menos nesta fase inicial, os modelos de expansão desenvolvidos principalmente por Espanha no que diz respeito à colonização do continente americano. É também, como já foi referido, durante o virar do século que os ingleses começam a penetrar no comércio asiático, através da *East India Company*, desta vez importando o modelo das companhias majestáticas desenvolvido de forma pioneira pela República das Províncias Unidas¹⁷³.

Como se foi frisado em capítulo anterior, cada uma das regiões do globo que foram objeto das pretensões expansionistas dos Estados europeus apresentava um conjunto de oportunidades e desafios distintos, em termos das dinâmicas políticas, demográficas e sociais existentes, das condições climatéricas e das oportunidades económicas que essas regiões apresentavam. As próximas secções deste capítulo procuraram examinar as estruturas imperiais desenvolvidas por este Império Ultramarino nas principais regiões em que se estabeleceu durante o período desde as suas origens até ao início do século XIX, nomeadamente o continente americano e o continente asiático. O continente africano foi alvo de um grande processo de colonização durante o século XIX, o famoso “*scramble for Africa*”, objeto da controversa Conferência de Berlim de 1884-1885. Contudo, durante o período considerado, a presença inglesa e britânica naquele continente limitou-se a uma série de entrepostos comerciais ao longo da costa ocidental africana, intimamente associados com os circuitos comerciais na América do Norte e nas Caraíbas, principalmente no que diz respeito ao tráfico de escravos para as plantações naquelas colónias que se irão analisar de seguida¹⁷⁴.

3.1. O Continente Americano: América do Norte e Caraíbas

¹⁷² Anthony Padgen, «The Struggle for Legitimacy and the Image of Empire in the Atlantic to c. 1700», em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas Canny, 1ª, The Oxford History of the British Empire 1 (Oxford: Oxford University Press, 2001), 34.

¹⁷³ Stapelbroek, «Trade, Chartered Companies, and Mercantile Associations».

¹⁷⁴ P. E. H. Hair e Robin Law, «The English in Western Africa to 1700», em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas Canny, 1ª, The Oxford History of the British Empire 1 (Oxford: Oxford University Press, 2001), 241–63.

As pretensões imperiais britânicas detiveram em primeiro lugar as suas atenções nos novos territórios que começavam lentamente a ser descobertos e cartografadas naquilo que Colombo, ao chegar àquelas costas, julgou ser o extremo oriente do continente asiático, mas que, na realidade, provou ser um enorme continente previamente desconhecido aos povos europeus. O exemplo do Império Espanhol que se começava a desenvolver com alguma intensidade no centro e sul desse continente, bem como nas ilhas das Caraíbas constituía o principal rival naquela região e, sendo um Império já bem estabelecido, os primeiros movimentos dos recém chegados ingleses foram obviamente moldados pelas dinâmicas institucionais e económicas já estabelecidas pelos espanhóis, no que diz respeito às zonas já ocupadas por aqueles ou às dinâmicas e rotas comerciais existentes – exemplo paradigmático será o das famosas Frotas de Tesouro que anualmente zarpavam do continente americano carregadas de metais preciosos e outros produtos –, de um ponto de vista predatório ou procurando erodir, manipular ou tirar proveitos dessas dinâmicas¹⁷⁵.

Não obstante as necessidades impostas pelo jogo geopolítico de competição internacional com as outras potências ultramarinas nesta nova frente Atlântico, os desígnios imperiais ingleses neste período passaram por um período de procura de uma narrativa de legitimidade que desse fundamento e sentido ao movimento expansionista. Entre os vários argumentos avançados pelos principais autores do período, destacam-se essencialmente narrativas de cariz religioso e civilizacional, movidas pela missão de levar a fé cristã e a civilização ocidental às populações nativas daquele continente, consideradas como primitivas face à cultura europeia¹⁷⁶. Contudo, estas narrativas não divergem significativamente das narrativas empregadas pelos Impérios Espanhol e Português de propagação da fé cristã – ainda que, no caso destes, Católica – como uma proposta de legitimação imperial. O que foi distinto em relação ao Império Ultramarino Britânico – e que também encontrou alguns ecos nas narrativas francesas – foi um entendimento bastante diferente sobre o tipo de colónias a desenvolver naquelas regiões, o seu papel económico no seio do império e a relação com as populações indígenas.

Ao contrário do Império Espanhol que procurou estabelecer verdadeiros reinos, ou vice-reinos, dependentes da Coroa Espanhola no continente europeu, organizados em

¹⁷⁵ John C. Appleby, «War, Politics, and Colonization, 1558-1625», em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas Canny, 1ª, The Oxford History of the British Empire 1 (Oxford: Oxford University Press, 2001), 55–78.

¹⁷⁶ Padgen, «The Struggle for Legitimacy and the Image of Empire in the Atlantic to c. 1700».

tornos da exploração de recursos humanos e minerais, relativamente abundantes na América Central e do Sul. Diz-se relativamente abundantes uma vez que, apesar de existirem bastante fontes desses recursos neste continente, durante este período abundavam no continente europeu histórias e relatos de cidades inteiras feitas de ouro e metais preciosos. Histórias e relatos que inspiraram e motivaram exploradores de outras nacionalidades, ingleses como Raleigh, franceses como Cartier, entre outros. Contudo, estas histórias e relatos rapidamente demonstraram ser exageros ou puras invenções de aventureiros e propagandistas e as principais fontes de metais preciosos conhecidas à altura estavam firmemente sob domínio espanhol. Os vice-reinos espanhóis e as suas grandes Frotas de Tesouro passaram, assim, a ser presas apetecíveis para corsários e piratas, provenientes desses Estados que chegaram mais tarde ao continente americano, mas os padrões de domínio de outros territórios ao longo do continente americano foi profundamente repensado.

O modelo eminentemente extrativo estabelecido pelo Império Espanhol, assente num aparelho burocrático imperial cujos funcionários provinham das grandes famílias aristocráticas da Península e na integração de populações nativas, como principalmente fonte de força de trabalho e incentivos à miscigenação¹⁷⁷, foi substituído por um modelo de colonização por populações europeias emigrantes, ou por uma mistura entre uma elite e alguma classe média inglesa e escravos negros nas regiões de plantações, assentes em economias essencialmente agrícolas, desenvolvidas em torno de plantações de açúcar, tabaco e outras colheitas tropicais, nas Caraíbas¹⁷⁸ e na região a Sul da Virgínia no Costa Leste da América do Norte¹⁷⁹, e manufatureiras, nas colónias a Norte da Virgínia¹⁸⁰, e na sua integração e enriquecimento dos circuitos comerciais do Império. Naturalmente que, em todas estas regiões, se verificaram muitas atividades de tipo extrativo, tais como as madeiras da América do Norte ou as peles de castor que se tornaram bastante cobiçadas nos mercados europeus no século XVIII, contudo a organização económica dessas

¹⁷⁷ Fieldhouse, *The Colonial Empires: A Comparative Survey from the Eighteenth Century*, 11 e ss.

¹⁷⁸ Hilary McD. Beckles, «The “Hub of Empire”: the Caribbean and Britain in the Seventeenth Century», em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas Canny, 1ª, The Oxford History of the British Empire 1 (Oxford: Oxford University Press, 2001), 218–40.

¹⁷⁹ James Horn, «Tobacco Colonies: The Shaping of English Society in the Seventeenth-Century Chesapeake», em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas Canny, 1ª, The Oxford History of the British Empire 1 (Oxford: Oxford University Press, 2001), 170–92.

¹⁸⁰ Virginia DeJohn Anderson, «New England in the Seventeenth Century», em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas Canny, 1ª, The Oxford History of the British Empire 1 (Oxford: Oxford University Press, 2001), 193–217.

colónias assentava essencialmente no valor comercial que estas e as suas atividades económicas específicas acrescentavam aos circuitos comerciais intra-imperiais. As colónias americanas inglesas, especialmente as colónias da metade norte da Costa Leste americana desenvolveram-se assim para se tornarem microcosmos políticos, sociais, económicos e culturais modelados na sociedade europeia e em que as populações indígenas não eram admitidas, originando conflitos endémicos com as tribos ameríndias e a sua utilização em conflitos com outras potências coloniais¹⁸¹, tornando-se essas colónias em importantes mercados de importação de matérias-primas e de exportação de bens manufaturados proveniente da metrópole.

Os padrões de colonização do continente americano pelos ingleses seguiram em parte um modelo desenvolvido pelos holandeses e em parte baseado nas suas experiências com a colonização da Irlanda. Um ponto que todos os Impérios Ultramarinos partilham e que no caso inglês não é exceção é a circunstância de que as pretensões sobre territórios ultramarinos eram exercidas pelos Estados, que naquela altura do início da Idade Média davam os seus primeiros passos: eram as Coroas – e, no caso Holandês, a República – que afirmavam ser titulares de um determinado porção de território ultramarino e exerciam os seus poderes soberanos sobre estes. Como qualquer exercício de poder soberano, também este tem uma dinâmica externa, de proteção das suas pretensões contra competidores internacionais, e interna, de administração e proteção desses territórios pelas Coroas e não por qualquer outro centro de poder intermédio remanescente do período feudal.

No caso inglês, os territórios ultramarinos eram, e alguns ainda atualmente são, considerados como terras da Coroa, sob várias denominações jurídicas – domínios, territórios, *commonwealths*, entre outros¹⁸². Contudo, contrariamente aos modelos de colonização espanhola, controlados na totalidade pela Coroa e os seus oficiais e funcionários, recrutados de entre as fileiras da nobreza, o modelo de colonização inglesa fez uso de um tipo diferentes de recursos e esquemas institucionais, principalmente através da mobilização de capitais e recursos financeiros existentes na sociedade inglesa daquele período, especialmente no seio da comunidade florescente de mercadores de

¹⁸¹ Daniel K. Richter, «Native Peoples of North America and the Eighteenth-Century British Empire», em *The Eighteenth Century*, ed. P. J. Marshall, 1ª, The Oxford History of the British Empire 2 (Oxford: Oxford University Press, 1998), 347–71.

¹⁸² Ian K. Steele, «The Anointed, the Appointed, and the Elected: Governance of the British Empire, 1689–1784», em *The Eighteenth Century*, ed. P. J. Marshall, 1ª, The Oxford History of the British Empire 2 (Oxford: Oxford University Press, 1998), 105–27.

Londres. Os primeiros projetos de colonização foram assim desenvolvidos como de empreendimentos comerciais se tratassem, ainda que com sanção régia e com a autoridade para, em certas circunstâncias agir em nome da Coroa no exercício dos seus poderes soberanos, tais como a administração da justiça, de forma mais expressiva. O principal instrumento através dos quais os capitais privados eram organizados e investidos em empreendimentos comerciais coloniais foi a companhia majestática, estrutura económica, jurídica e política já analisada em capítulo anterior. Tome-se o exemplo da *Virginia Company*, estabelecida em 1607, com sanção e patrocínio régio, com o objetivo de estabelecer colónias inglesas ao longo da costa da Virgínia. A história dessa colónia tem um início conturbado, tendo sido abandonada durante a década de 1620, devido a tensões e conflitos com as tribos indígenas, antes que fosse possível fazer chegar auxílio da metrópole aos colonos, tendo sido mais tarde retomada, já não sob a direção da Coroa e dos seus funcionários e oficiais¹⁸³. Outro grande exemplo deste tipo de colonização pode ser encontrado no papel da *Hudson Bay Company* na colonização das regiões setentrionais do Canadá.

Este ponto deve ser retido sobre os modelos de colonização inglesa do continente americano: tanto nas colónias da América do Norte, como nas Caraíbas, grande parte dos movimentos de colonização começaram com investimentos privados, quer de mercadores londrinos, aristocratas terratenentes e, muitas vezes, do próprio património do monarca, e organizados de modo a maximizar o potencial comercial das novas colónias, quer através de grandes plantações de açúcar, tabaco, entre outros, quer através da extração de matérias-primas e a sua transformação em produtos e manufaturas úteis ao circuito comercial bastante interconectado que se estabeleceu entre estas colónias e a metrópole; contudo, à medida que as colónias começavam a desenvolver-se e a crescer em termos de população e de dinamismo económico, a Coroa começava lentamente a estabelecer o seu próprio aparelho burocrático e político de administração e governo dessas colónias, delimitando as suas áreas de jurisdição, conferindo-lhes estatutos de organização política, nomeando governadores civis e chefias militares, por vezes reconhecendo instituições locais representativas¹⁸⁴, e integrando as suas infraestruturas e estruturas políticas num

¹⁸³ Nicholas Canny, «England's New World and the Old, 1480s-1630s», em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas Canny, 1ª, The Oxford History of the British Empire 1 (Oxford: Oxford University Press, 2001), 148–69.

¹⁸⁴ Steele, «The Anointed, the Appointed, and the Elected: Governance of the British Empire, 1689-1784».

espaço imperial governado a partir do centro metropolitano¹⁸⁵, através do *Board of Trade*, departamento governamental ao qual se voltará na última secção deste capítulo. A autoridade pública e soberana da Coroa seguiu para o novo mundo atrás dos investimentos privados que sobreviveram aos desafios do Novo Mundo.

Em suma, o cenário imperial inglês no continente americano, depois de um período inicial de “*self-conscious imitation*”, em que o Império Espanhol serviu como um primeiro modelo e molde em torno do qual as primeiras atividades expansionistas do Império Ultramarino Britânico se desenvolveram (nomeadamente de predação e de ocupação de espaços deixados vazios por esse império), este Império rapidamente evoluiu para moldes bastante distintos e inovadores. Imperativos comerciais formaram o molde inicial de mobilização de capitais e recursos humanos e infraestruturais, através das várias companhias majestáticas que surgiram durante o período inicial de Expansão Marítima, cumprindo o duplo objetivo de assegurar os recursos necessários para o investimento inicial de desenvolvimento das colónias ou plantações e de estabelecer um enquadramento jurídico, através das suas Cartas constitutivas, de exercício de poderes soberanos em nome da Coroa naqueles territórios. Importa notar que, em algumas regiões, particularmente nos territórios da Nova Inglaterra, o movimento de colonos para aquela região fez-se de forma mais orgânica e sem controlo estatal *a priori*¹⁸⁶: o exemplo mais claro é o dos emigrantes puritanos que embarcaram na famosa expedição do *Mayflower*, em 1620, e desembarcaram em Plymouth, Massachusetts, com o objetivo de estabelecer nessa região uma colónia onde pudessem livremente exercer as suas práticas religiosas. Contudo, mesmo estas colónias nunca chegaram a perder as suas ligações com a metrópole e ajudam a compreender a diversidade de instituições políticas coloniais na América inglesa. Ao contrário dos Vice-Reinos espanhóis, moldados à semelhança dos restantes reinos ibéricos da Coroa Espanhola, as colónias inglesas verificaram uma grande diversidade de formas de governo local, espelhando de certa forma as longas tradições de governo local que existiam nas ilhas britânicas. Contudo, todas estas instituições, cargos e burocracias acompanhantes estavam ligadas ao centro metropolitano, diretamente responsáveis perante a Coroa, da qual recebiam instruções, nomeações, confirmações e

¹⁸⁵ Jonathan I. Israel, «The Emerging Empire: The Continental Perspective, 1650-1713», em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas Canny, 1ª, The Oxford History of the British Empire 1 (Oxford: Oxford University Press, 2001), 423–44.

¹⁸⁶ James Horn, «British Diaspora: Emigration from Britain, 1680-1815», em *The Eighteenth Century*, ed. P. J. Marshall, 1ª, The Oxford History of the British Empire 2 (Oxford: Oxford University Press, 1998), 28–52.

apoio logístico. A Coroa e os seus departamentos governamentais mantinham contactos frequentes e detalhados com os responsáveis políticos das várias colónias, sendo essa troca de informação um aspeto fundamental já analisado do poder das burocracias dos Estados Modernos, fundamental para o funcionamento do sistema fiscal, para a organização e planeamento infraestrutural, recrutamento e logística militar, entre outros¹⁸⁷.

Este cariz eminentemente comercial dos empreendimentos coloniais resultou na criação de um espaço comercial bastante integrado, em que as diversas regiões produziam e exportavam bens e produtos que complementavam as necessidades dos vários setores do espaço económico imperial, quer a nível inter-colonial, quer com a metrópole. A necessidade de proteger e organizar os fluxos comerciais entre a metrópoles e as colónias foi também uma preocupação constante por parte das instituições centrais do Império. Os mecanismos através dos quais o Estado inglês foi capaz de gerir esse dinamismo colonial das suas colónias americanas serão objeto de análise da última seção deste capítulo, mas as suas raízes encontram-se nestes padrões de colonização e estruturas imperiais contruídas sobre as mesmas. Em 1776, as Treze Colónias ao longo da Costa Leste da América do Norte declararam a sua independência e, após um conflito que envolveu também o principal rival da Grã-Bretanha no continente, o Reino de França, o reino inglês reconheceu a independência dessas colónias em 1783, perdendo assim o principal motor económico do seu império ultramarino naquele continente, mantendo apenas os seus domínios no Canadá e nas Caraíbas. Contudo, a predominância britânica naquela região do globo não desvaneceu imediatamente com essa independência, tendo a Guerra de 1812 raízes precisamente nesse predomínio britânico, manifestado nos constrangimentos ao comércio que aquele reino ainda impunha à sua antiga colónia, no contexto no conflito com a França Napoleónica e na prática do *impressment* de marinheiros. A hegemonia britânica, imposta pela sua marinha de guerra, apenas se começaria a desvanecer no início do século XX.

3.2. O Continente Asiático

O comércio com o continente asiático foi uma constante na história do continente europeu pelo menos desde o período de domínio romano da bacia do mediterrâneo. Já

¹⁸⁷ Steele, «The Anointed, the Appointed, and the Elected: Governance of the British Empire, 1689-1784».

durante esse período, produtos de luxo proveniente do Extremo Oriente e do subcontinente asiático, tais como a seda, entravam no circuito comercial do Império Romano por via de longas rotas comerciais terrestres. Na Idade Média, esse comércio de produtos de luxo manteve-se como uma constante através da Rota do Levante, controlada, no seu ponto de chegada ao continente europeu pelas Repúblicas mercantis da Península Italiana, Veneza, Génova, entre outras, que detinham um monopólio de facto sobre este comércio. O início da Idade Moderna, inaugurado pela viagem de Vasco da Gama já referida, verificou um aumento significativo desse comércio, em quantidade, valor e diversidade de bens importados daquela região. As novas rotas marítimas através dos Oceanos Atlântico e Índico libertaram os Estados europeus do monopólio exercido pelas Repúblicas Italianas e, de forma mais problemática, pelo Império Otomano, por onde transitava a Rota do Levante naquele período antes de chegar à Europa, e permitiram aos Estados Atlânticos aceder diretamente ao lucrativo comércio do Oriente.

Tal como no caso do continente americano, os ingleses não foram os primeiros conquistadores e mercadores a tentar a sua sorte naquelas paragens. De facto, a sua presença apenas se começou a fazer sentir com alguma relevância após a fundação da *East India Company*, em 1600, principal agente comercial britânico naquela região e, como frisa BOWEN, principal instituição imperial britânica naquela região. Nas palavras daquele autor, “[n]o commercial body has ever extended its reach so far or become so fully preoccupied with the business of empire”¹⁸⁸. De facto, a história da expansão imperial ultramarina britânica naquele continente está intimamente e indissociavelmente ligada à história daquela grande companhia comercial.

Apesar de a EIC ter sido fundada alguns anos antes da agregação das várias companhias comerciais holandesas na VOC, os ingleses seguiram os empreendedores, comerciantes e militares holandeses para o Oceano Índico quando estes perceberam que o monopólio comercial português imposto pelo Estado da Índia seria facilmente quebrado pela via da supremacia naval¹⁸⁹. Se, como ficou visto, o século XVI marcou a ascensão dos portugueses no Índico, sustentada pelos seus navios de alto bordo e equipados com artilharia pesada (canhões e bombardas) que não eram conhecidos naquela região, o

¹⁸⁸ H. V. Bowen, *The Business of Empire - The East India Company and Imperial Britain, 1756-1833*, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 2006), 1.

¹⁸⁹ P. J. Marshall, «The English in Asia to 1700», em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas Canny, 1ª, *The Oxford History of the British Empire* 1 (Oxford: Oxford University Press, 2001), 264–85.

século XVII marcou o declínio do domínio português pelas mesmos meios e armas com que tinha alcançado a ascensão, brandidos em maiores quantidades e qualidade pelos holandeses, primeiro, e depois pelos ingleses.

Afastando os portugueses da equação, a chegada destas potências ao Índico despoletou um conflito comercial e colonial entre as duas companhias comerciais, EIC e VOC, ambas detentoras de um monopólio comercial concedido pelos respetivos Estados naquelas regiões. Para além de meros empreendimentos comerciais, ambas as companhias eram também detentoras de um conjunto vasto de poderes de cariz soberano, estabelecidos nas suas cartas fundadoras, agindo em representação dos interesses imperiais de cada um dos seus Estados ainda que de forma mais ou menos autónoma, poderes tais como a capacidade de celebrar acordos e tratados com potências locais, de governo das áreas ocupadas abrangidas pelo seu monopólio e, em alguns casos, de recrutamento e utilização de contingentes militares e navais. Apesar da VOC ter conseguido alcançar um predomínio inicial na primeira metade do século XVII, a partir da segunda metade a EIC foi progressivamente concentrando em si mais poder comercial e político na região até atingir uma hegemonia completa que manteria até à sua dissolução em 1874 e que serviria de base para o poder do Raj Britânico no subcontinente indiano e restantes domínio britânicos naquela região. STAPELBROEK encontra a principal razão da eventual vitória da EIC sobre a VOC nas estruturas institucionais e legais das companhias: a maior descentralização e autonomia de decisão e capacidade de execução da EIC face à VOC fez com que aquela primeira fosse mais ágil a dar resposta aos desafios apresentados no teatro de operações, que fossem de natureza comercial, quer de natureza política ou militar, num período em que as comunicações intercontinentais eram ainda lentas e incertas¹⁹⁰.

O final do século XVII e o século XVIII assistiram assim ao crescimento da égide imperial da EIC sob o comércio asiático, bem como à expansão do domínio territorial por parte daquela companhia de vastas áreas, principalmente, do subcontinente indiano, que viria a controlar totalmente durante o século XIX. É durante este período as três Presidências da EIC – Madras, Bengala e Bombaim – se transformam de entidade de gestão de pequenos entrepostos comerciais, sediados originalmente em cada uma daquelas cidades, em verdadeiros centros de poder político de controlo de uma área cada vez maior do subcontinente sob domínio britânico direto (ainda que através da

¹⁹⁰ Stapelbroek, «Trade, Chartered Companies, and Mercantile Associations», 351 e ss.

companhia) e indireto (através das redes de alianças com os vários sultões, marajás e príncipes locais). A segunda metade do século XVIII foi marcada por uma série de guerras de conquista britânica no subcontinente indiano, quer contra potências locais, quer contra outras potências europeias, especialmente França durante a Guerra dos Sete Anos.^{191 192} Grande parte do esforço militar destas campanhas foi sustentado pela Companhia, principalmente através dos exércitos de cada uma das Presidências, constituídos na sua grande maioria por soldados nativos liderados por oficiais britânicos e apoiados por alguns regimentos da metrópole, tendo célebres militares britânicos, como o Duque de Wellington, chegando a comandar esses exércitos, de forma mais notável no Cerco de Seringapatam na Quarta Guerra Anglo-Mysore em 1799.

A par desta expansão militar e política que viria a criar a Índia colonial britânica, a EIC não esqueceu nunca a sua vocação original de companhia comercial, tendo esta expansão de poder político e militar sido acompanhada por uma constante expansão dos interesses comerciais e económicos dos mercadores da EIC e dos astronómicos lucros daquela companhia, envolvida no comércio de vários produtos de luxo, tais como as especiarias, porcelanas, sedas e chá, bem como em alguns produtos exportáveis em grandes quantidades, nomeadamente têxteis de algodão¹⁹³. Como notam vários autores, esta peculiar relação entre poder e lucros (*power and profits*) caracterizou o empreendimento imperial britânico no continente asiático e, tal como foi já notado no caso da expansão imperial no continente americano, o caso do Império Ultramarino britânico oferece excelentes exemplos de como a procura de lucros comerciais serviu como o primeiro impulso para a expansão ultramarina, sendo depois seguido por todo o aparato da soberania e autoridade dos Estados, quando os investimentos inicial justificavam a aposta continuada nesses empreendimentos, bem como a sua proteção. Os lucros atraíram o poder do Estado que, em torno, garantiu um ambiente seguro para o acumular de cada vez mais lucros.

4. O Estado Imperial

¹⁹¹ P. J. Marshall, «The British in Asia: Trade to Dominion, 1700-1765», em *The Eighteenth Century*, ed. P. J. Marshall, 1ª, The Oxford History of the British Empire 2 (Oxford: Oxford University Press, 1998), 487–507.

¹⁹² Rajat Kanta Ray, «Indian Society and the Establishment of British Supremacy, 1765-1818», em *The Eighteenth Century*, ed. P. J. Marshall, 1ª, The Oxford History of the British Empire 2 (Oxford: Oxford University Press, 1998), 508–29.

¹⁹³ Bowen, *The Business of Empire - The East India Company and Imperial Britain, 1756-1833*, 219 e ss.

Do que até agora ficou analisado, o Império Ultramarino Britânico foi analisado principalmente através das formas como o Estado inglês e britânico, após 1707, criaram espaços imperiais transcontinentais e transoceânicos. Tanto no caso da expansão no continente americano como no continente asiático, é possível destacar uma dinâmica de poder seguindo os lucros (*power following profits*) como o principal motor da expansão ultramarina inglesa e britânica: foi a mobilização dos capitais e da motivação da classe mercadora inglesa, especialmente londrina, que formou o embrião da *City* contemporânea, que deu os primeiros impulsos no processo de Expansão e que serviram de base para a construção das estruturas políticas imperiais que compunham o Império Ultramarino britânico. O caso deste Império apresenta um exemplo em que a distinção a que se refere PRICE entre o Império, enquanto espaço político, com os seus próprios códigos legais e meios de os implementar, e as atividades comerciais que decorrem no seio do Império¹⁹⁴ se afigura muito difícil de destringir, na medida em que a construção de um foi suportada e gerou, num ciclo virtuoso, pela expansão das outras. Considere-se um breve exemplo: um capitão de um navio mercante numa travessia do continente americano para Londres, no início do século XIX, durante as Guerras Napoleónicas, teria um horário pré-estabelecido e obrigatório para sair de porto, de modo a juntar-se a um comboio naval de outros navios mercantes protegidos por um contingente de navios da *Royal Navy* encarregues da proteção desse comboio, contra piratas, corsários ou ataques por navios inimigos; chegado a Londres, o mesmo navio mercante seria provavelmente segurado pela grande companhia de seguros *Lloyds* de Londres, que receberia informações do capitão do navio sobre a travessia, fenómenos meteorológicos, encontros ou avistamentos de outros navios, informações essas que, caso fossem consideradas relevantes, eram passadas diretamente ao Almirantado, com o qual os funcionários da *Lloyds* mantinham contactos regulares¹⁹⁵. Poder imperial e lucros comerciais estavam assim profundamente relacionados, ambos se potenciando mutuamente, características que definem este Império, como ficou analisado atrás, desde as suas origens.

No centro de todo este processo de Expansão Marítima e de construção imperial ultramarina, o Estado inglês viu-se obrigado e encontrou as oportunidades de desenvolver as suas estruturas de poder no contexto desta busca pelos lucros no comércio transoceânico e transcontinental. As necessidades de desenvolver estruturas burocráticas,

¹⁹⁴ Jacob M. Price, «The Imperial Economy, 1700-1776», em *The Eighteenth Century*, 1ª, The Oxford History of the British Empire 2 (Oxford: Oxford University Press, 1998), 78–104.

¹⁹⁵ Lambert, *The Challenge: Britain Against America in the Naval War of 1812*, cap. 6.

jurídicas e políticas de gestão, controlo e proteção deste Império Ultramarino podem ser olhadas também inversamente como as oportunidades que o Estado inglês teve de aumentar o seu poder infraestrutural, característico dos Estados Modernos. Essa expansão dos poderes infraestruturais do Estado inglês pode ser analisada sob várias perspetivas, nomeadamente no que diz respeito ao desenvolvimento do seu aparelho fiscal, das suas estruturas burocráticas e políticas e das relações que mantinha com as elites políticas dentro do império responsáveis por ocupar os principais postos e cargos dentro do aparelho burocrático e político do império, bem como das relações que mantinha com os principais atores económicos que foram instrumentais na expansão do poder imperial. Nas palavras de O'BRIEN, o comércio, a economia, o Estado fiscal e a Expansão imperial apresentavam entre si “conceções inseparáveis”¹⁹⁶ no desenvolvimento do Império Ultramarino Britânico.

A expansão dos poderes fiscais dos Estados europeus durante a Idade Moderna é, como já foi visto em capítulo anterior, um dos elementos mais salientados nas narrativas do desenvolvimento do Estado Moderno na Europa Ocidental, principalmente associado com o desenvolvimento de atividades militares em cada vez maior escala e cada vez mais dispendiosas no seguimento da revolução militar do início da Idade Moderna, gerando o ciclo militar/fiscal explorado por inúmeros analistas dos Estados Modernos. Este argumento é tradicionalmente desenvolvido a partir de uma revolução militar essencialmente centrada nas grandes mudanças ocorridas na guerra terrestre: reorganização dos exércitos e crescimento exponencial das suas dimensões face aos exércitos medievais e os grandes desenvolvimentos na engenharia militar e os grandes custos monetários e logísticos que esses desenvolvimentos geraram. Contudo, e como ficou visto no primeiro capítulo desta investigação, o processo de Expansão Marítima assentou também numa revolução tecnológica semelhante, mas centrada no mar e nos empreendimentos navais. Num primeiro momento, esta revolução tecnológica, nas ciências da construção naval, navegação astronómica e cartografia, passou por abrir novos oceanos à navegação e novos terrenos de expansão imperial. Naturalmente que essa abertura à expansão imperial, abriu também os oceanos como um novo palco de

¹⁹⁶ Patrick K. O'Brien, «Inseparable Connections: Trade, Economy, Fiscal State, and the Expansion of Empire, 1688-1815», em *The Eighteenth Century*, ed. P. J. Marshall, 1ª, The Oxford History of the British Empire 2 (Oxford: Oxford University Press, 1998), 53–77.

competição geopolítica e militar e esteve na origem de uma outra revolução militar, desta vez das forças navais.

RODGER, eminente historiador naval britânico, dá conta dessa grande evolução que se começou a verificar na construção, aprovisionamento e necessidades logísticas das armadas de guerras¹⁹⁷. Um dos principais elementos da transformação dos navios de guerra deste período prendeu-se com a adaptação de um dos principais instrumentos que revolucionaram a guerra terrestres: a artilharia pesada de fogo (canhões, bombardas, entre outros). A partir deste período, os navios de guerra passaram a ser construídos com um novo traçado de casco capaz de suportar as pesadas peças de artilharia que iam sendo instaladas nos navios em cada vez maiores quantidades e calibres. Os navios de guerra deixaram de ser construídos para agirem como plataforma de lançamento de abordagem e de combate corpo a corpo, como o eram no período medieval, para se transformarem em plataformas de duelos de artilharia entre navios, com as consequências a níveis de tática e logística militar que essa alteração implicou.

No caso da Inglaterra/Reino Unido as dificuldades apresentadas por esta revolução tecnológica da guerra naval assumiram um carácter particularmente importante, na medida em que, para aquele Estado insular, a Marinha de Guerra sempre foi uma necessidade estratégica muito mais importante que um exército permanente. BRADDICK, reconhecendo esta realidade, reformula este argumento clássico do desenvolvimento do Estado Moderno tendo em conta as particularidades deste Reino¹⁹⁸ e em que a Expansão Marítima e a construção de um Império Ultramarino desempenharam um papel fundamental como motores da relação entre as necessidades militares navais e o sistema fiscal do Estado. A evolução da composição das armadas de guerra utilizados durante o processo de Expansão Marítima são um indicador expressivo: tomando como referência as grandes expedições navais durante este período, no início do período de Expansão Marítima inglesa no século XVII, as armadas eram compostas por uma mistura de navios da Coroa e navios privados requisitados para o serviço militar com predomínio destes últimos, tendência que se foi invertendo com o passar das décadas até que as armadas passaram a ser construídas exclusivamente por navios da Coroa,

¹⁹⁷ N. A. M. Rodger, «Guns and Sails in the First Phase of English Colonization, 1500-1650», em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas Canny, 1ª, The Oxford History of the British Empire 1 (Oxford: Oxford University Press, 2001), 79–98.

¹⁹⁸ Michael J. Braddick, «The English Government, War, Trade, and Settlement, 1625-1688», em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas Canny, 1ª, The Oxford History of the British Empire 1 (Oxford: Oxford University Press, 2001), 286–308.

pertencentes à *Royal Navy* e subordinados às ordens do Almirantado¹⁹⁹. A *Royal Navy* tornou-se assim uma grande forma militar profissionalizada, baseada no mérito e na competência dos seus oficiais e marinheiros altamente experientes, que oferecia excelentes oportunidades de carreira no oficialato tanto a filhos de famílias aristocráticas como de famílias da classe média, que exigia não só vastos recursos financeiros, ocupando percentagens significativos do orçamento da Coroa, mas de um aparelho burocrático de apoio logístico para lidar com questões como a contratação para a construção de novos navios, a manutenção e gestão de portos, docas secas, arsenais, o aprovisionamento das frotas, o recrutamento de marinheiros, entre outros²⁰⁰. A necessidade manter uma marinha de guerra mesmo em tempo de paz, como facto indispensável para a proteção do comércio transcontinental e transoceânico e das colónias, tornou-se cada vez mais aceite durante este período, justificando assim o aumento da extração de recursos fiscal²⁰¹.

Para além deste aspeto militar, o controlo e administração das colónias nos vários cantos do império foi também um motor essencial para o desenvolvimento do aparelho burocrático do Estado. Por um lado, como descreve STEELE, esse crescimento das capacidades burocráticas do Estado verificou-se de forma intensa na metrópole através da adaptação de certos departamentos governamentais, como o *Treasury*, para lidar com as específicas necessidades das colónias, e da criação de vários departamentos governamentais, tais como Secretarias de Estado para as várias regiões coloniais e o *Board of Trade*. Apesar de não se poder afirmar que alguma destas instituições funcionasse como autoridade final e última para todas as questões imperiais, o *Board of Trade* funcionou durante vários séculos como o centro nevrálgico das várias operações ultramarinas, sendo responsável, entre outras coisas, por participar no processo de nomeação e fornecer instruções e prioridades políticas aos Governadores e burocracia locais nas colónias²⁰². A Expansão Marítima e o Império Ultramarino forneceram assim uma justificação crucial para o aumento dos poderes infraestruturais do Estado inglês e

¹⁹⁹ Ibid., 288.

²⁰⁰ N. A. M. Rodger, «Sea-Power and Empire, 1688-1793», em *The Eighteenth Century*, 1ª, The Oxford History of the British Empire 2 (Oxford: Oxford University Press, 1998), 169–83.

²⁰¹ G. E. Aylmer, «Navy, State, Trade, and Empire», em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas Canny, 1ª, The Oxford History of the British Empire 1 (Oxford: Oxford University Press, 2001), 467–81.

²⁰² Steele, «The Anointed, the Appointed, and the Elected: Governance of the British Empire, 1689-1784».

britânico através da expansão e fortalecimento da sua burocracia moderna que, tal como a marinha de guerra, necessitavam de vastos recursos financeiros para a sua gestão.

Não é surpreendente, portanto, que BRADDICK²⁰³ e O'BRIEN²⁰⁴ descrevam este período de construção do Império Ultramarino como um período de intensas reformas e aprofundamento das capacidades fiscais do Estado inglês e britânico, que aumentou assim significativamente os seus recursos para expandir e financiar as suas atividades e poder infraestrutural. Parte relevante da expansão destas capacidades fiscais do Estado Inglês e, mais tarde, Britânico deveu-se diretamente ao desenvolvimento do seu Império Ultramarino e do comércio transcontinental e transoceânico que se animava os espaços económicos imperiais entretanto criados. Tal como demonstram os dados apresentados por DAUNTON, as receitas fiscais do Estado britânico durante o século XVIII e primeira metade do século XIX provinham na sua grande maioria de impostos indiretos e sobre bens transacionáveis, correspondendo a mais de 60% do total das receitas fiscais durante o século XVIII e, depois de uma ligeira contração no início do século XIX, chegaram a ultrapassar os 70% na terceira década desse século²⁰⁵. BREWER, para além de notar um aumento significativo das receitas fiscais britânicas ao longo de todo o século XVIII²⁰⁶, nota também uma importante transição no sistema de cobrança de impostos pelo Estado inglês e britânico durante este período: a transição de um sistema de *tax farming* para um sistema de cobrança direta de impostos por uma burocracia profissional centrada em torno do departamento governamental responsável, o *Treasury*²⁰⁷. Tanto ao aumento das receitas fiscais como a reestruturação da burocracia fiscal, estão diretamente ligadas, como nota DAUNTON, à ação do Parlamento britânico, através das negociações do Governo da Coroa com os vários estratos da sociedade aí representados sobre todas as evoluções de cobranças fiscais, bem como através do escrutínio contínuo que este órgão exercia sobre a execução fiscal negociada entre Coroa e Parlamento, o que colocava

²⁰³ Braddick, «The English Government, War, Trade, and Settlement, 1625-1688».

²⁰⁴ O'Brien, «Inseparable Connections: Trade, Economy, Fiscal State, and the Expansion of Empire, 1688-1815».

²⁰⁵ Martin Daunton, «The politics of British taxation, from the Glorious Revolution to the Great War», em *The Rise of the Fiscal States - A Global History, 1500-1914*, ed. Bartolomé Yun-Casallila, Patrick K. O'Brien, e Francisco Comín Comín, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 2012), 119.

²⁰⁶ John Brewer, *The Sinews of Power - War, money and the English state, 1688-1783*, 1ª (Londres: Unwin Hyman Ltd, 1989), 73 e ss.

²⁰⁷ Ibid., 52 e ss.

pressões no aparelho burocrático fiscal de modo a assegurar a eficiência da cobrança e a transparência ao escrutínio²⁰⁸.

Outro aspeto em que é possível descobrir esta expansão das capacidades do Estado de financiar as suas atividades está também diretamente relacionado com o processo de Expansão Marítima. A relação simbiótica que já se frisou entre as pretensões imperiais do Estado inglês e britânico e os objetivos económicos da grade classe comercial inglesa relevou-se também como uma fonte importante de financiamento para o Estado britânico. A constituição de companhias comerciais foi um dos principais instrumentos utilizados pela Coroa inglesa e britânica para canalizar, incentivar e proteger investimentos em projetos coloniais e comerciais ultramarinos. As cartas régias através das quais essas companhias eram criadas, para além de atribuírem monopólios comerciais e vários poderes de carácter público (administração de justiça nos territórios coloniais, capacidade de negociar e concluir acordos com potencias locais e de recrutar e manter forças armadas) aos agentes dessa companhia, continham também cláusulas com contrapartidas diretas para o Estado inglês e britânico, para além de funcionarem como a ponta de lança da expansão imperial. Tome-se o exemplo da EIC que estava obrigada a fazer empréstimos à Coroa, quando solicitados, e que devia uma percentagem fixa dos seus lucros à Coroa, antes de serem distribuídos pelos restantes acionistas²⁰⁹. Estes tópicos eram sempre alvo de grande discussão aquando das negociações para as renovações da Carta da EIC, sendo a principal, mais rica e mais poderosa de todas as companhias comerciais criadas por este Estado. Outro aspeto interessante desta relação entre as elites políticas e económicas do Império é salientado por BOWEN quando sugere que se olhe para a lista dos acionistas da EIC, apesar de a mesma observação poder ser feita para as outras companhias comerciais: ao lado dos grandes mercadores de Londres, encontram-se como acionistas destas companhias os principais elementos da classe política do Estado inglês e britânico durante este período – membros da *House of Commons*, aristocratas terratenentes, até membros da Família Real ou o próprio Monarca²¹⁰.

É nesta relação entre *power and profits*, entre a expansão dos poderes do Estado através da expansão imperial ultramarina e a expansão do vigor económico da classe

²⁰⁸ Martin Dauntton, «Creating Legitimacy: Administering Taxation in Britain, 1815-1914», em *Paying for the Liberal State - The Rise of Public Finance in Nineteenth Century Europe*, ed. Pedro Lains e José Luís Cardoso, 1ª (Cambridge: Cambridge University Press, 2010), 27–56.

²⁰⁹ Stapelbroek, «Trade, Chartered Companies, and Mercantile Associations», 351 e ss.

²¹⁰ Bowen, *The Business of Empire - The East India Company and Imperial Britain, 1756-1833*, 84 e ss.

mercantil, tendo como ponto central o processo de Expansão Marítima e a construção de um Império Ultramarino colonial, comercial e marítimo que se pode encontrar a raiz do sucesso deste processo no caso da Inglaterra/Reino Unido. No caso deste império colonial, o aumento do valor económico do comércio inglês e britânico gerado pelo desenvolvimento de colónias por todo o globo reforçou e foi reforçado pela expansão dos poderes do Estado inglês e britânico no seu processo de desenvolvimento enquanto um Estado Moderno, num ciclo virtuoso que culminou com a coroação do Reino Unido, no século XIX, com a posição de potência hegemónica global.

Conclusão

Qual o impacto do processo de Expansão Marítima no desenvolvimento dos Estados Modernos da Europa Ocidental durante os primeiros séculos da Idade Moderna? Retoma-se aqui a pergunta com que se abriu esta dissertação para que, depois de todas as iterações pelas quais se conduziram os conceitos centrais desta questão e depois das análises realizadas sobre o papel da Expansão Marítima sobre o desenvolvimento dos Estados português e inglês/britânico, se procure formular uma resposta a essa questão. Formularam-se também na introdução duas hipóteses, cuja verificação, em qualquer um dos sentidos possíveis, daria corpo a essa resposta. Retomem-se também essas hipóteses: (i) a Expansão Marítima, genericamente considerada, é um fator relevante e impactante no processo de construção dos Estados Modernos na Europa Ocidental; (ii) a estrutura dos Impérios Ultramarinos é responsável pelas diferenças de resultado no processo de construção do Estado Moderno em Portugal e em Inglaterra/Reino Unido.

No que diz respeito à primeira hipótese, a principal conclusão que se tirará dos argumentos tecidos ao longo desta dissertação permite dar como positivamente verificada essa hipótese e que, de facto, a Expansão Marítima, tal como definida e compreendida nesta dissertação, deve ser considerada como um fator relevante no processo de construção dos Estados Modernos na Europa Ocidental. Apesar de, como se procurou demonstrar, a literatura académica sobre o desenvolvimento dos Estados Modernos na Europa Ocidental não foca de forma sistemática e densificada o impacto daquele processo neste, para além de algumas referências de passagem ou o reconhecimento da sua importância sem o estabelecimento quadros conceptuais e analíticos que permitam sistematizar o seu impacto no processo de desenvolvimento do Estado Moderno, a relevância da Expansão Marítima neste processo pode ainda assim começar a ser vislumbrado através de uma simples reorganização de alguns dos mais clássicos argumentos sobre o conceito, teorias e linhagens do Estado Moderno.

Um dos principais pontos de contacto entre o processo de Expansão Marítima e a literatura sobre o Estado Moderno prende-se com a ideia de uma revolução tecnológica: onde, por um lado, a literatura tradicional sobre o desenvolvimento do Estado Moderno vê na revolução tecnológica que esteve na origem da revolução militar do início da Idade Moderna, com a introdução de armas de fogo, pessoais e de artilharia, e a revolução no desenho e construção de fortificação, por outro lado, é possível encontrar um paralelo

desta revolução tecnológica a acontecer no plano da navegação e do combate naval, com uma série de inovações tecnológicas no que diz respeito à construção naval, à navegação em alto mar e à adaptação nos novos tipos de armamento ao combate naval, que abriram os oceanos à navegação a uma escala antes tecnologicamente impossível e que permitiram a descoberta de novos territórios, novos continentes e novas rotas, abrindo assim todo um novo e vasto campo de potencial expansão das várias potenciais europeias, antes presas num território bastante fragmentado e palco de constantes pressões geopolíticas, como era, e continuou a ser, o continente europeu. As descobertas feitas pelas grandes viagens de exploração durante este período apresentaram às várias potenciais europeias que participaram no processo de Expansão Marítima oportunidades de expansão territorial, quer através de conquista quer através de colonização, bem como de exploração de novas rotas e variadíssimos comércios transcontinentais e transoceânicos, desde os produtos de luxo do Oriente, aos metais preciosos do continente africano e americano, até a diversas matérias-primas, quer provenientes de indústrias extrativas quer de plantações de larga escala que se tornaram características de algumas economias coloniais. Acompanhando estas oportunidades, surgiram imediatamente no seu encalço novos tipos de pressões e competição geopolítica, centrada nos oceanos e no domínio dos mares, condição essencial para a proteção do comércio transcontinental e transoceânico, bem como dos territórios ocupados fora do continente europeu.

Do processo de Expansão Marítima, surge assim o desenvolvimento de grandes e vastos Impérios Ultramarinos, que eventualmente acabaram por cobrir, direta ou indiretamente, virtualmente todo o território do globo – com algumas exceções, especialmente no continente asiático – e que eram governados a partir dos seus centros imperiais, as metrópoles estaduais no continente europeu. É na estruturação destes Impérios Ultramarinos que se encontram os pontos de ligação mais precisos com o processo de desenvolvimento dos Estados Modernos na Europa Ocidental que, no esquema destas entidades políticas globais, assumiam o papel de centros metropolitanos que projetavam o seu poder para as suas periferias imperiais, quer estivessem diretamente sobre o seu controlo político e soberano, quer fizessem apenas parte das suas esferas de influência e dependência política e económica. As estruturas peculiares deste tipo de impérios, simultaneamente coloniais, mercantis e marítimos, informam e enformam as relações entre as estruturas imperiais, em sentido lato, e o desenvolvimento das estruturas dos Estados metropolitanos, através do papel central que estes desempenham na gestão e

controlo de todos os aspetos relacionados com a expansão imperial ultramarina, desde a criação, manutenção e desenvolvimento de estruturas burocráticas e políticas, tanto na metrópoles como nos territórios de expansão, à criação de mecanismos e estruturas, legais, institucionais e burocráticas de controlo, incentivo e proteção do comércio transcontinental e transoceânico, e à projeção de poder político e militar no plano da competição geopolítica inter-imperial e mesmo em relação a outras potências europeias que não desenvolveram impérios coloniais. Todas estas vertentes apresentavam desafios e oportunidades bastante distintos e únicos e, como tal, exigiam o desenvolvimento de soluções institucionais, jurídicas e políticas igualmente distintas e únicas, de modo a colher as oportunidades e superar os desafios que o processo de Expansão Marítima apresentou aos Estados europeus que o empreenderam.

O ponto principal que importa realçar deste argumento e que mais diretamente responde ao problema da verificação da hipótese enunciada é do que, por um lado, foram os próprios Estados, quer através das Coroas ou da República – no particular caso da República das Províncias Unidas – que empreenderam este processo de construção imperial ultramarina, preterindo outro tipo de entidades políticas do período medieval e mesmo cooptando membros das antigas ordens privilegiadas da sociedade feudal para posição de poder dentro do Império Ultramarino, e que, tomando o controlo do processo expansionista, através das diversas soluções institucionais, jurídicas e políticas desenvolvidas neste contexto foram desenvolvendo os seus poderes políticos e, em particular, conseguiram dar passos em frente no processo de centralização política e de criação dos Estados Modernos, territoriais e soberanos. Verifica-se assim a primeira das hipóteses enunciadas, constatando que o processo de Expansão Marítima é de facto um fator relevante para explicar o processo de construção dos Estados Modernos na Europa Ocidental na medida em que ofereceu aos Estados que nele participaram, numa conjuntura histórica crucial de transição das estruturas políticas feudais para a modernidade política, uma série de oportunidades e desafios de desenvolver novas estruturas políticas, sociais e económicas especificamente desenhadas para lidar com as oportunidades e desafios da Expansão Marítima, mas que acabaram por contribuir de forma decisiva para a expansão dos poderes dos Estados Modernos em formação e para a centralização de poder nos mesmos, condição indispensável para o desenvolvimento das suas características de modernidade.

No que diz respeito à segunda hipótese enunciada na introdução, também é possível dá-la como verificada no seguimento das análises e argumentos apresentados ao longo desta dissertação. De facto, nos casos de estudo analisados, Portugal e Inglaterra/Reino Unido, é possível encontrar nas estruturas particulares de cada um dos Império Ultramarinos construídos por estes Estados um conjunto de causas explicativas dos diferentes resultados no que diz respeito à construção dos seus Estados Modernos. A métrica através da qual se pode avaliar estas diferenças de resultado no processo de construção dos Estados Modernos é, segundo se procurou demonstrar ao longo desta dissertação, o aproveitamento das oportunidades e desafios apresentados pelo processo de Expansão Marítima para o desenvolvimento de soluções institucionais, jurídicas e políticas que, respondendo a essas oportunidades e desafios, contribuíram também para desenvolver o poder infraestrutural dos respetivos Estados. O desenvolvimento do poder infraestrutural dos Estados que participaram no processo de Expansão Marítima pode ser analisado de diversas perspetivas. Uma importante vertente é a da mobilização das várias camadas da sociedade para o desenvolvimento dos projetos imperiais ultramarinos, quer através da cooptação de grupos sociais específicos para formarem parte da nova administração política e burocrática do Império Ultramarino, isto é, na criação de um espaço político imperial, quer através do grau mobilização de capitais existentes na sociedade para financiar esses projetos e das relações entre comerciantes, colonos e financiadores privados e as estruturas do Estado e do Império, isto é, na criação de um espaço económico imperial. Neste ponto, os dois casos de estudo apresentam distinções contrastantes que foram explicitadas nos respetivos capítulos.

No caso de Portugal, assistiu-se a um predomínio completo da Coroa sobre todo o processo expansionista, logo a partir dos primeiros passos. No caso deste Império Ultramarino, os sucessivos monarcas portugueses, especialmente, de forma particularmente intensa e que acabou por condicionar todo o desenvolvimento imperial seguinte, os monarcas da Dinastia de Avis, viram no processo de Expansão Marítima uma via de aumento e projeção do seu poder político, aproveitando-se das fundações de um processo precoce de centralização do poder na Coroa, assumindo assim controlo direto de todos os aspetos relacionados com a Expansão Marítima. Esse controlo estendeu-se não só à cooptação de certos setores da nobreza portuguesa, especialmente fidalgos e cavaleiros diretamente ligados à Casa Real e diretamente dependentes do monarca, para a ocupação de cargos políticos e administrativos, bem como para a gestão de interesses

comerciais, preterindo-se assim outros setores da aristocracia terratenente pertence a outros ramos da nobreza, mas também ao controlo da expansão do clero, através dos privilégios contidos no chamado Padroado Régio, e, de forma crucial, ao controlo direto sobre os setores mais relevantes do comércio transcontinental e transoceânico que se começou a desenvolver neste período, através do estabelecimento de monopólios régios e da mobilização de recursos financeiros da própria Coroa para a realização de grande parte dos investimentos necessários à condução desse comércio. Se por um lado, este controlo estadual das atividades económicas no seio do império se deveu à inexistência de uma classe burguesa nas vésperas da expansão capaz de mobilizar os capitais necessários para esses investimentos, por outro lado, esse mesmo controlo estadual acabou por limitar o espaço para o desenvolvimento dessa mesma classe burguesa e capitalista autónoma, retardando o desenvolvimento do capitalismo moderno em Portugal.

O caso inglês/britânico apresenta inúmeros e importantes aspetos contrastantes em relação ao caso português. A principal diferença, que acaba por dar corpo a todas as outras diferenças de variação nas formas e estruturas imperiais, prende-se com a mobilização social que o processo de Expansão Marítima e de construção imperial ultramarina gerou no caso britânico. De facto, em vésperas do início da Expansão, o Reino inglês possuía duas características fundamentais inexistentes no caso português: indícios de um constitucionalismo precoce, com um Parlamento em que estavam representadas quer a nobreza terratenente e o clero, quer representantes das várias circunscrições territoriais de poder local do reino, maioritariamente provenientes das classes burguesas emergentes; e, precisamente, a emergência de classes sociais burguesas, cuja prosperidade assentava no comércio de longa distância emergente na fase final da Idade Média e com o acesso aos capitais necessários aos investimentos no processo de Expansão Marítima, quer de um ponto de vista comercial, quer de um ponto de vista colonial, aspeto central do processo expansionista inglês/britânico. A Coroa assumiu assim um papel de controlo indireto, apesar de ainda assim assumir a liderança, no processo de Expansão Marítima e de construção imperial ultramarina, limitando-se a gerir os impulsos iniciais de expansão, através de vários instrumentos legais e políticos, e, posteriormente, a expandir o seu alcance político e imperial na base das fundações lançadas pelo investimento privado, cujos agentes estavam já integrados no processo político através do Parlamento.

Estas diferentes estruturas imperiais acabaram por influenciar um outro aspeto crucial do desenvolvimento dos Estados Modernos em Portugal e Inglaterra/Reino Unido: o desenvolvimento dos seus aparelhos e capacidades fiscais e a sua emergência enquanto verdadeiros Estados Fiscais. De facto, a característica particular do caso português e que ditou o eventual fracasso do processo de Expansão Marítima e de construção imperial ultramarina no desenvolvimento de um Estado Moderno sólido e eficiente foi o facto de aqueles fenómenos terem operado um virtual congelamento do processo de desenvolvimento deste último na metrópole. A estratégia de controlo direto e absoluto pela Coroa do processo expansionista e as suas estratégias de cooptação de certos setores da nobreza para cargos dentro do Império, acabou por fazer o processo de centralização do poder político no Estado, em particular no que diz respeito às capacidades fiscais, ficasse suspenso, uma vez que os Monarcas colhiam os seus extraordinários rendimentos diretamente da gestão e tributação dos recursos provenientes do Império Ultramarino. Esta hiper-dependência do Império Ultramarino para a obtenção de recursos fiscais e a deficiência na captação desses recursos dentro na metrópole acabaram por se fazer sentir de forma dramática durante a primeira metade do século XIX. No caso inglês/britânico, a relação virtuosa entre *power and profits* no desenvolvimento do Império Ultramarino agiu no sentido contrário e acabou por reforçar as capacidades fiscais do Estado inglês/britânico. De facto, o vasto comércio transcontinental e transoceânico, incentivado pela Coroa e pelos seus Governos, contribuiu para uma acentuada comercialização da economia inglesa/britânica ainda antes da Revolução Industrial, permitindo assim ao Estado inglês/britânico desenvolver uma administração fiscal focada na tributação dessas atividades comerciais. Para o desenvolvimento destas capacidades fiscais, foi naturalmente crucial o papel desempenhado pelo Parlamento, como centro de negociação, legitimação e escrutínio dessa atividade administrativa e fiscal, cujos membros estavam também densamente integrados nos circuitos expansionistas e de construção imperial coordenado pelo Estado central e soberano.

Por tudo que ficou exposto e argumentado, a resposta à questão de partida da investigação que dá corpo a esta dissertação não poderá deixar de ser que a Expansão Marítima teve um impacto crucial na construção dos Estados Modernos que nesse processo participaram, sendo possível encontrar nas estruturas dos seus Impérios Ultramarinos causas para os eventuais sucessos ou fracassos na construção desse elemento das sociedades modernas da Europa Ocidental.

Bibliografia

- Adams, Julia. *The Familial State: Ruling Families and Merchant Capitalism in Early Modern Europe*. 1ª. Ithaca, New York: Cornell University Press, 2005.
- Albuquerque, Luís de. *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*. 3ª. Lisboa: Europa-América, 1989.
- Anderson, Perry. *Lineages of the Absolutist State*. 1ª. Londres: NLB, 1974.
- Anderson, Virginia DeJohn. «New England in the Seventeenth Century». Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas Canny, 1ª., 193–217. The Oxford History of the British Empire 1. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- Appleby, John C. «War, Politics, and Colonization, 1558-1625». Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas Canny, 1ª., 55–78. The Oxford History of the British Empire 1. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- Aylmer, G. E. «Navy, State, Trade, and Empire». Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas Canny, 1ª., 467–81. The Oxford History of the British Empire 1. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- Barnard, T. C. «New Opportunities for British Settlement: Ireland, 1650-1700». Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas Canny, 1ª., 309–27. The Oxford History of the British Empire 1. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- Beckles, Hilary McD. «The “Hub of Empire”: the Caribbean and Britain in the Seventeenth Century». Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas Canny, 1ª., 218–40. The Oxford History of the British Empire 1. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- Bederman, David J. «The Sea». Em *The Oxford Handbook of the History of International Law*, editado por Bardo Fassbender e Anne Peters, 1ª., 359–80. Oxford: Oxford University Press, 2012.

- Bethencourt, Francisco, e Diogo Ramada Curto, eds. *A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800*. 1ª. Lisboa: Edições 70, 2010.
- Bobbitt, Philip. *The Shield of Achilles: War, Peace, and the Course of History*. 1ª. New York: Anchor Books, 2003.
- Bodin, Jean. *Six Books of the Commonwealth*. 1ª. Oxford: Basil Blackwell, 1955.
- Bourdieu, Pierre. *Sobre o Estado - Curso no Collège de France (1989-1992)*. Traduzido por Pedro Elói Duarte. 1ª. Lisboa: Edições 70, 2014.
- Bowen, H. V. *The Business of Empire - The East India Company and Imperial Britain, 1756-1833*. 1ª. Cambridge: Cambridge University Press, 2006.
- Boxer, Charles R. *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*. 1ª. Exeter: Carcanet, 1991.
- Braddick, Michael J. «The English Government, War, Trade, and Settlement, 1625-1688». Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas Canny, 1ª., 286–308. The Oxford History of the British Empire 1. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- Bradley, Harriet. «Changing Social Structures: Class and Gender». Em *Formations of Modernity*, editado por Stuart Hall e Bram Gieben, 1ª., 177–228. Cambridge: Polity Press, 1992.
- Branco, Rui. «A Vida Política». Em *A Construção Nacional - 1834-1890*, editado por Pedro Tavares de Almeida, 1ª., 31–76. Carnaxide: Objectiva, 2013.
- Braudel, Fernand. *Os Jogos das Trocas*. 1ª. Lisboa: Cosmos, 1985.
- Brewer, John. *The Sinews of Power - War, money and the English state, 1688-1783*. 1ª. Londres: Unwin Hyman Ltd, 1989.
- Brotton, Jerry. *A History of the World in Twelve Maps*. 1ª. Londres: Penguin Books, 2013.
- Brown, Vivienne. «The Emergence of the Economy». Em *Formations of Modernity*, editado por Stuart Hall e Bram Gieben, 1ª., 127–76. Cambridge: Polity Press, 1992.
- Burbank, Jane, e Frederick Cooper. *Empires in World History: Power and the Politics of Difference*. 1ª. Princeton: Princeton University Press, 2010.

- Canny, Nicholas. «England's New World and the Old, 1480s-1630s». Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas Canny, 1^a., 148–69. The Oxford History of the British Empire 1. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- . «The Origins of Empire: An Introduction». Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas Canny, 1^a., 1–33. The Oxford History of the British Empire. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- Carpenter, Christine. *The Wars of the Roses: Politics and the Constitution in England, c. 1437-1509*. 1^a. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.
- Cassese, Antonio. «States: Rise and Decline of the Primary Subjects of the International Community». Em *The Oxford Handbook of the History of International Law*, editado por Bardo Fassbender e Anne Peters, 1^a., 49–70. Oxford: Oxford University Press, 2012.
- Centeno, Miguel Angel. *Blood and debt: war and the nation-state in Latin America*. 1^a. Pensilvânia: Pennsylvania State University Press, 2002.
- Daunton, Martin. «Creating Legitimacy: Administering Taxation in Britain, 1815-1914». Em *Paying for the Liberal State - The Rise of Public Finance in Nineteenth Century Europe*, editado por Pedro Lains e José Luís Cardoso, 1^a., 27–56. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
- . «The politics of British taxation, from the Glorious Revolution to the Great War». Em *The Rise of the Fiscal States - A Global History, 1500-1914*, editado por Bartolomé Yun-Casallila, Patrick K. O'Brien, e Francisco Comín Comín, 1^a., 111–44. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.
- Duffy, Michael, ed. *The Military Revolution and the State, 1500-1800*. 1^a. Exeter: Exeter University Print Unit, 1980.
- Durkheim, Émile. *Durkheim on politics and the State*. Editado por Anthony Giddens. Traduzido por W. D. Halls. 1^a. Cambridge: Polity Press, 1986.
- Duve, Thomas. «Treaty of Tordesillas». *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. Oxford: Oxford University Press, 2013.

- Eisenstadt, S. N. *Múltiplas modernidades: ensaios*. Traduzido por Susana Serras Pereira. 1ª. Lisboa: Livros Horizonte, 2007.
- Ertman, Thomas. *Birth of the Leviathan*. 1ª. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.
- Evans, Peter B., Dietrich Rueschemeyer, e Theda Skocpol, eds. *Bringing the State Back In*. 1ª. Cambridge: Cambridge University Press, 1985.
- Fieldhouse, D. K. *The Colonial Empires: A Comparative Survey from the Eighteenth Century*. 2ª. Londres: Macmillan, 1982.
- Finamore, Daniel. «“Pirate water”: sailing to Belize in the mahogany trade». Em *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, editado por David Killingray, Margarette Lincoln, e Nigel Rigby, 1ª., 30–47. Rochester: Boydell Press, 2004.
- Finer, Samuel E. «State- and Nation-Building in Europe: The Role of the Military». Em *The Formation of National States in Western Europe*, editado por Charles Tilly, 1ª., 84–163. Princeton: Princeton University Press, 1975.
- Foucault, Michel. *Vigiar e Punir*. 1ª. Lisboa: Edições 70, 2013.
- Gaspar Rodrigues, Vítor Luís. «O Reforço do Poder Naval Português no Oriente com Afonso de Albuquerque (1510-1515): suas implicações». *Anais de História de Além-Mar*, n. 3 (2002): 155–64.
- . «Organização militar e práticas de guerra dos portugueses em Marrocos no século XV, princípios do século XVI». *Anais de História de Além-Mar*, n. 2 (2001): 157–68.
- Giddens, Anthony. *The Nation-State and Violence*. 1ª. A Contemporary Critique of Historical Materialism 2. Cambridge: Polity Press, 1985.
- Giddens, Anthony, e Christopher Pierson. *Making sense of Modernity - Conversations with Anthony Giddens*. 1ª. Cambridge: Polity Press, 1998.
- Gomes de Brito, Bernardo. *História Trágico-marítima*. 1ª. 2 vols. Lisboa: Europa-América, sem data.
- Gorski, Philip S. *The Disciplinary Revolution: Calvinism and the Rise of the State in Early Modern Europe*. 1ª. Chicago: University of Chicago Press, 2003.

- Hair, P. E. H., e Robin Law. «The English in Western Africa to 1700». Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas Canny, 1^a., 241–63. The Oxford History of the British Empire 1. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- Hall, Stuart. «Introduction». Em *Formations of Modernity*, editado por Stuart Hall e Bram Gieben, 1^a., 1–16. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.
- Headley, John M. *The Europeanization of the World - On the origins of human rights and democracy*. 1^a. Princeton: Princeton University Press, 2008.
- Held, David. «The Development of the Modern State». Em *Formations of Modernity*, editado por Stuart Hall e Bram Gieben, 1^a., 71–126. Cambridge: Polity Press, 1992.
- Hespanha, António Manuel. *As vésperas do Leviathan - Instituições e poder político, Portugal - século XVII*. 1^a. Coimbra: Almedina, 1994.
- Hinsley, F. H. *Sovereignty*. 2^a. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.
- Hintze, Otto. «Military Organization and the Organization of the State». Em *The Historical Essays of Otto Hintze*, editado por Felix Gilbert, 1^a., 178–215. Oxford: Oxford University Press, 1975.
- . «The Formation of States and Constitutional Development: A Study in History and Politics». Em *The Historical Essays of Otto Hintze*, editado por Felix Gilbert, 1^a., 157–77. New York: Oxford University Press, 1975.
- Hobbes, Thomas. *Leviathan*. Editado por J. C. A. Gaskin. 1^a. Oxford: Oxford University Press, 1996.
- Horn, James. «British Diaspora: Emigration from Britain, 1680-1815». Em *The Eighteenth Century*, editado por P. J. Marshall, 1^a., 28–52. The Oxford History of the British Empire 2. Oxford: Oxford University Press, 1998.
- . «Tobacco Colonies: The Shaping of English Society in the Seventeenth-Century Chesapeake». Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas Canny, 1^a., 170–92. The Oxford History of the British Empire 1. Oxford: Oxford University Press, 2001.

- Hossal, Robert. «The cost of sea power, then and now». *Smartwar.org*, 10 de Agosto de 2013. <http://www.smartwar.org/2013/10/the-cost-of-sea-power-then-and-now/>.
- Hui, Victoria Tin-bor. *War and state formation in ancient China and early modern Europe*. 1ª. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.
- «Hydrography, technology, coercion: mapping the sea in Southeast Asian imperialism, 1850-1900». Em *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, 1ª., 142–58. Rochester: Boydell Press, 2004.
- Israel, Jonathan I. «The Emerging Empire: The Continental Perspective, 1650-1713». Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas Canny, 1ª., 423–44. The Oxford History of the British Empire 1. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- Johnson, Harold, e Maria João Nizza da Silva, eds. *O Império Luso-Brasileiro, 1500-1620*. 1ª. Nova História da Expansão Portuguesa 6. Lisboa: Estampa, 1992.
- Kelsen, Hans. *Pure Theory of Law*. Traduzido por Max Knight. 2ª. New Jersey: The Lawbook Exchange, 2005.
- Kelsen, Hans, e Carl Schmitt. *The Guardian of the Constitution: Hans Kelsen and Carl Schmitt on the limits of Constitutional Law*. Editado por Lars Vinx. 1ª. Cambridge: Cambridge University Press, 2015.
- Kennedy, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*. 1ª. Londres: Unwin Hyman Ltd, 1988.
- Killingray, David. «Imperial seas: cultural exchange and commerce in the British Empire, 1780-1900». Em *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, editado por David Killingray, Margarette Lincoln, e Nigel Rigby, 1ª., 1–12. Rochester: Boydell Press, 2004.
- Killingray, David, Margarette Lincoln, e Nigel Rigby, eds. *Maritime Empires. British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*. 1ª. Rochester: Boydell Press, 2004.
- Kubicek, Robert. «The proliferation and diffusion of steamship technology and the beginnings of “new imperialism”». Em *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, editado por David Killingray, Margarette Lincoln, e Nigel Rigby, 1ª., 100–110. Rochester: Boydell Press, 2004.

- Lains, Pedro, e José Luís Cardoso. «Public Finance in Portugal, 1796-1910». Em *Paying for the Liberal State - The Rise of Public Finance in Nineteenth-Century Europe*, editado por Pedro Lains e José Luís Cardoso, 1^a., 251–78. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
- Lambert, Andrew. *The Challenge: Britain Against America in the Naval War of 1812*. 1^a. Londres: Faber and Faber, 2012.
- Lane, Frederic C. «National Wealth and Protection Costs». Em *Profits from Power*, 1^a., 12–21. Albany: State University of New York Press, 1979.
- . «Oceanic Expansion: Force and Enterprise in the Creation of Oceanic Commerce». Em *Profits from Power*, 1^a., 37–49. Albany: State University of New York Press, 1979.
- . *Profits from Power*. 1^a. Albany: State University of New York Press, 1979.
- Lister, Michael, e Colin Hay. «Introduction: Theories of the State». Em *The State: Theories and Issues*, editado por Michael Lister, Colin Hay, e David Marsh, 1^a. New York: Palgrave Macmillan, 2006.
- Lovejoy, Paul E., e David Richardson. «From slaves to palm oil: Afro-European commercial relations in the Bight of Biafra, 1741-1841». Em *Maritime Empires: British Imperial Maritime Trade in the Nineteenth Century*, editado por David Killingray, Margarette Lincoln, e Nigel Rigby, 1^a., 13–29. Rochester: Boydell Press, 2004.
- Magalhães Godinho, Vitorino. *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*. 1^a. Lisboa: Dom Quixote, 2008.
- . «Finanças Públicas e estrutura do Estado». Em *Ensaio II*, 1^a., 25–64. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1968.
- . *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*. 2^a. Vol. 3. Lisboa: Presença, 1987.
- . *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*. 2^a. Vol. 1. Lisboa: Presença, 1991.
- Mann, Michael. *A History of power from the beginning to A. D. 1760*. 1^a. The Sources of Social Power 1. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.
- . «The Autonomous Power of the State: Its Origins, Mechanisms and Results». *Archives européennes de sociologie* 25 (1984): 185–213.

- Marshall, P. J. «The British in Asia: Trade to Dominion, 1700-1765». Em *The Eighteenth Century*, editado por P. J. Marshall, 1^{a.}, 487–507. The Oxford History of the British Empire 2. Oxford: Oxford University Press, 1998.
- . «The English in Asia to 1700». Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas Canny, 1^{a.}, 264–85. The Oxford History of the British Empire 1. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- Mata, Eugénia. «From pioneer mercantile state to ordinary fiscal state, 1498-1914». Em *The Rise of the Fiscal States - a Global History, 1500-1914*, editado por Bartolomé Yun-Casallila, Patrick K. O'Brien, e Francisco Comín Comín, 1^{a.}, 215–32. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.
- Mauro, Frédéric, ed. *O Império Luso-Brasileiro, 1620-1750*. 1^{a.} Nova História da Expansão Portuguesa 7. Lisboa: Estampa, 1991.
- Newitt, Malyn. *A History of Portuguese Overseas Expansion, 1400-1668*. 1^{a.} New York: Routledge, 2005.
- North, Douglass C. «Institutions, Transaction Costs, and the Rise of Merchant Empires». Em *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade, 1350-1750*, 1^{a.}, 22–40. Cambridge: Cambridge University Press, 1991.
- O'Brien, Patrick K. «Inseparable Connections: Trade, Economy, Fiscal State, and the Expansion of Empire, 1688-1815». Em *The Eighteenth Century*, editado por P. J. Marshall, 1^{a.}, 53–77. The Oxford History of the British Empire 2. Oxford: Oxford University Press, 1998.
- Ohlmeyer, Jane H. «“Civilizing of those rude partes”: Colonization within Britain and Ireland, 1580s-1640s». Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas Canny, 1^{a.}, 124–47. The Oxford History of the British Empire 1. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- Oliveira e Costa, João Paulo. «A Formação do Aparente Central da Administração Ultramarina no século XV». *Anais de História de Além-Mar*, n. 2 (2001): 87–114.
- . *Mare Nostrum - Em Busca de Honra e Riqueza*. 1^{a.} Lisboa: Círculo de Leitores, 2013.

- . «O Império Português em meados do século XVI». *Anais de História de Além-Mar*, n. 3 (2002): 87–122.
- Oliveira e Costa, João Paulo, e Vítor Luís Gaspar Rodrigues. *Construtores do Império*. 1ª. Lisboa: Esfera dos Livros, 2017.
- Padgen, Anthony. «The Struggle for Legitimacy and the Image of Empire in the Atlantic to c. 1700». Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas Canny, 1ª., 34–54. The Oxford History of the British Empire 1. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- Pearson, M. N. «Merchants and States». Em *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade, 1350-1750*, editado por James D. Tracy, 1ª., 41–116. Cambridge: Cambridge University Press, 1991.
- Pelúcia, Alexandra. «Entre a honra e o proveito: nobres à margem do Estado português da Índia na primeira metade do século XVI». *Anais de História de Além-Mar*, n. 3 (2002): 165–76.
- Pierson, Christopher. *The Modern State*. 2ª. Londres: Routledge, 2004.
- Poggi, Gianfranco. *The Development of the Modern State: A Sociological Introduction*. 1ª. Stanford: Stanford University Press, 1978.
- . *The State: Its Natures, Development and Prospects*. 1ª. Hoboken: Wiley, 2013.
- Powell, Edward. «Lancastrian England». Em *The New Cambridge Medieval History*, 1ª., 7:457–76. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.
- Price, Jacob M. «The Imperial Economy, 1700-1776». Em *The Eighteenth Century*, 1ª., 78–104. The Oxford History of the British Empire 2. Oxford: Oxford University Press, 1998.
- Ramada Curto, Diogo. «Por uma sociologia dos impérios». Em *Estudos sobre a Globalização*, editado por Diogo Ramada Curto, 1ª., 201–14. Lisboa: Edições 70, 2016.
- Ray, Rajat Kanta. «Indian Society and the Establishment of British Supremacy, 1765-1818». Em *The Eighteenth Century*, editado por P. J. Marshall, 1ª., 508–29. The Oxford History of the British Empire 2. Oxford: Oxford University Press, 1998.

- Richter, Daniel K. «Native Peoples of North America and the Eighteenth-Century British Empire». Em *The Eighteenth Century*, editado por P. J. Marshall, 1^a., 347–71. The Oxford History of the British Empire 2. Oxford: Oxford University Press, 1998.
- Rodger, N. A. M. «Guns and Sails in the First Phase of English Colonization, 1500-1650». Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas Canny, 1^a., 79–98. The Oxford History of the British Empire 1. Oxford: Oxford University Press, 2001.
- . «Sea-Power and Empire, 1688-1793». Em *The Eighteenth Century*, 1^a., 169–83. The Oxford History of the British Empire 2. Oxford: Oxford University Press, 1998.
- Russell-Wood, A. J. R. «Padrões de Colonização no Império Português, 1400-1800». Em *A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800*, editado por Francisco Bethencourt e Diogo Ramada Curto, 1^a., 171–206. Lisboa: Edições 70, 2010.
- Sá, Isabel dos Guimarães. «Estruturas Eclesiásticas e Acção Religiosa». Em *A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800*, 1^a., 265–92. Lisboa: Edições 70, 2010.
- Scammell, G. V. *The First Imperial Age: European Overseas Expansion c. 1400-1715*. 1^a. Londres: Routledge, 1991.
- Schwartz, Stuart B. «A Economia do Império Português». Em *A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800*, editado por Francisco Bethencourt e Diogo Ramada Curto, 1^a., 21–52. Lisboa: Edições 70, 2010.
- Simms, Brendan. *Europa: a Luta pela Supremacia*. Traduzido por Miguel Freitas da Costa. 1^a. Lisboa: Edições 70, 2015.
- Skinner, Quentin. «A Genealogy of the Modern State». *Proceedings of the British Academy* 162 (2009): 325–70.
- Skocpol, Theda. «Bringing the State Back In: Strategies of Analysis in Current Research». Em *Bringing the State Back In*, editado por Peter B. Evans, Dietrich Rueschemeyer, e Theda Skocpol, 1^a., 3–43. Cambridge: Cambridge University Press, 1985.
- Smith, Adam. *The Wealth of Nations*. 1^a. Lanham: Dancing Unicorn Books, 2017.

- Spruyt, Hendrik. *The Sovereign State and its Competitors*. 1^a. Princeton: Princeton University Press, 1994.
- Stapelbroek, Koen. «Trade, Chartered Companies, and Mercantile Associations». Em *The Oxford Handbook of the History of International Law*, editado por Bardo Fassbender e Anne Peters, 1^a., 338–59. Oxford: Oxford University Press, 2012.
- Steele, Ian K. «The Anointed, the Appointed, and the Elected: Governance of the British Empire, 1689-1784». Em *The Eighteenth Century*, editado por P. J. Marshall, 1^a., 105–27. The Oxford History of the British Empire 2. Oxford: Oxford University Press, 1998.
- Subrahmanyam, Sanjay. *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700*. 2^a. Oxford: Wiley-Blackwell, 2012.
- Tavares de Almeida, Pedro. «As Chaves do Período». Em *A Construção Nacional - 1834-1890*, editado por Pedro Tavares de Almeida, 1^a., 19–30. Carnaxide: Objectiva, 2013.
- Teodoro de Matos, Artur, ed. *A Colonização Atlântica - Tomo I*. 1^a. Nova História da Expansão Portuguesa 3. Lisboa: Estampa, 2005.
- . , ed. *A Colonização Atlântica - Tomo 2*. 1^a. Nova História da Expansão Portuguesa 4. Lisboa: Estampa, 2005.
- Tilly, Charles. *Coercion, Capital, and European States, AD 990-1990*. 1^a. Cambridge: Basil Blackwell, 1990.
- . «Reflections on the History of European State-Making». Em *The Formation of National States in Western Europe*, editado por Charles Tilly, 1^a., 3–83. Princeton: Princeton University Press, 1975.
- . , ed. *The Formation of National States in Western Europe*. 1^a. Princeton: Princeton University Press, 1975.
- Tracy, James D., ed. *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade, 1350-1750*. 1^a. Cambridge: Cambridge University Press, 1991.
- Verosta, Stephan. «History of International Law, 1648 to 1815». *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*. Oxford: Oxford University Press, 2007.

- Wallerstein, Immanuel. *Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy*. 1ª. The Modern World-System 1. New York: Academic Press, 1974.
- . *Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy, 1600-1750*. 1ª. The Modern World-System 2. New York: Academic Press, 1980.
- . «World-Systems Analysis». Em *The Essential Wallerstein*, 1ª., 129–48. New York: The New Press, 2000.
- Weber, Max. *Economy and Society*. 1ª. Vol. 1. New York: Bedminster, 1978.
- . *Max Weber: Readings and Commentary on Modernity*. Editado por Stephen Kalberg. 1ª. Oxford: Blackwell Publishing, 2005.
- . «The Profession and Vocation of Politics». Em *Max Weber: Political Writings*, 1ª., 309–69. Cambridge: Cambridge University Press, 1994.
- Yun-Casallila, Bartolomé. «Introduction: the rise of the fiscal state in Eurasia from a global, comparative and transnational perspective». Em *The Rise of Fiscal States - A Global History, 1500-1914*, editado por Bartolomé Yun-Casallila, Patrick K. O'Brien, e Francisco Comín Comín, 1ª., 1–38. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.
- Yun-Casallila, Bartolomé, Patrick K. O'Brien, e Francisco Comín Comín, eds. *The Rise of Fiscal States - A Global History, 1500-1914*. 1ª. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.